

## High-Performance als Hybrid: der neue Audi RS 5

- **Erster Hochleistungs-Plug-in-Hybrid von Audi Sport: 470 kW (639 PS) maximale Systemleistung, optional 285 km/h Topspeed und alltags-taugliche elektrische Reichweite von mehr als 80 km im Stadtverkehr**
- **Weltneuheit: quattro mit Dynamic Torque Control im Hinterachsgtriebe für Handling auf völlig neuem Niveau**
- **Unverkennbar RS: breitere Karosserie, abgedunkelte Matrix LED-Scheinwerfer, RS-Sportabgasanlage und markante Details im Interieur**

**Ingolstadt, 19. Februar 2026 – Der neue Audi RS 5\* ist der erste seiner Art: ein Hochleistungs-Plug-in-Hybrid (PHEV) mit echten RS-Genen und ausgeklügelter Hybrid-Technologie.** Ob sportliche Kurvenjagd, ausdauernde Performance auf langen Strecken oder elektrisches Gleiten durch die Stadt – der RS 5\* meistert jede Situation souverän, agil und mit beeindruckender Präzision. Er erreicht damit eine enorme fahrdynamische Spreizung – vom komfortablen Alltagsbegleiter bis zum hochperformanten Kraftpaket. Zum ersten Mal kombiniert Audi Sport einen kraftvollen 2,9-Liter-V6-Biturbo mit 375 kW (510 PS) und eine 130 kW starke E-Maschine. Hinzu kommen das feinjustierte RS-Sportfahrwerk mit 2-Ventil-Dämpfer-Technologie und der komplett neu entwickelte Antriebsstrang quattro mit Dynamic Torque Control, der erstmalig elektromechanisches Torque Vectoring an der Hinterachse ermöglicht. Die Längsverteilung übernimmt das neue selbstsperrende Mittendifferenzial mit Grundsperrmoment. Die Querverteilung erfolgt durch das neu entwickelte Hinterachsgtriebe, das die Momente blitzschnell und zielgenau zwischen den Hinterrädern verteilt. Das Resultat: ein außergewöhnlich agiles, souveränes und müheloses Fahrerlebnis.

„Das neue Top-Modell der A5-Baureihe ist unser erster Hochleistungs-Plug-in-Hybrid. Mit unserem neu entwickelten Antriebsstrang quattro mit Dynamic Torque Control setzen wir elektromechanisches Torque Vectoring im Hinterachsgtriebe weltweit erstmals in Großserie ein. Das technisch ausgefeilte Zusammenspiel von Verbrenner- und Elektroantrieb vereint Performance und Effizienz wie nie zuvor bei Audi. Kundinnen und Kunden erleben so beides: maximale Sportlichkeit und Komfort im Alltag“, erklärt Audi CEO Gernot Döllner. Rolf Michl, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH, ergänzt: „Der RS 5\* mit seinem innovativen Antriebskonzept markiert den Beginn eines neuen Zeitalters der RS-Modelle. Dabei bringen wir die von unseren Kunden geschätzten Fahreigenschaften mit innovativen Technologien auf ein neues Fahrdynamiklevel und verbessern zudem die Alltagstauglichkeit mit elektrischer Reichweite. Ein echtes RS-Fahrerlebnis, neu interpretiert.“

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

*\*Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

Der Audi RS 5\* bringt die Faszination Rennsport auf die Straße. Mit **rund neun Zentimetern mehr Breite** vorn und hinten im Vergleich zum Audi A5 Grundmodell sowie ausgestellten Radhäusern steht er selbstbewusst auf der Straße. An der Front dominiert der **dreidimensionale Singleframe mit Wabengitter**, flankiert von [Air Curtains](#), die den Luftstrom optimal lenken. Am Heck bilden der **aerodynamisch gestaltete Diffusor** und die **ovalen, matten Endrohre der RS-Sportabgasanlage** einen kraftvollen Abschluss. Sowohl tagsüber als auch nachts setzen die **abgedunkelten Matrix LED-Scheinwerfer** mit ihrer **digitalen Tagfahrlicht-Signatur im stilisierten Zielflaggen-Design** markante Akzente und sorgen für einen eindrucksvollen Auftritt.

Mit seiner Premiere als High-Performance-PHEV kommt erstmals in einem RS-Modell ein elektrifizierter und modular aufgebauter Triebstrang zum Einsatz. Kernkomponenten sind das umfangreich weiterentwickelte **2,9-Liter-V6-TFSI-Biturbo-Aggregat**, die 130 kW **starke E-Maschine**, das **hybridische Achtganggetriebe** sowie das **komplett neu entwickelte Hinterachsgetriebe mit elektromechanischem Torque Vectoring als Weltneuheit in Großserie: quattro mit Dynamic Torque Control**. Durch das intelligente Zusammenspiel von Aktuator, Überlagerungsgetriebe und Differenzial verteilt das Torque Vectoring die Antriebsmomente je nach Fahrsituation nahezu vollvariabel zwischen den Hinterrädern und sorgt damit für hohe Agilität und Stabilität. Die Fahrdynamikregelung berechnet mit einer Frequenz von 200 Hz – also alle 5 Millisekunden – das optimale Differenzmoment für die vorliegende Fahrsituation. Dieses wird anschließend durch das Torque Vectoring System unmittelbar und mit enormer Präzision umgesetzt. Damit ist das elektromechanische Torque Vectoring der unsichtbare Dirigent, der Fahrspaß und Sicherheit wie nie zuvor orchestriert und für Kundinnen und Kunden erlebbar macht.

Das präzise abgestimmte Zusammenspiel aller Fahrwerkskomponenten definiert das charakteristische Fahrverhalten des Audi RS 5\*. Im Fokus stehen eine optimierte RS-spezifische Vorder- und Hinterachse, **das RS-Sportfahrwerk mit innovativer 2-Ventil-Dämpfer-Technologie**, die **RS-typisch abgestimmte Lenkung, große 20- und 21-Zoll-Räder mit spezifisch abgestimmten Reifen sowie leistungsstarke Stahl- und Keramikbremsanlagen**. Der Einsatz eines 2-Ventil-Systems ermöglicht beides, ein besonders komfortables und enorm sportliches Fahrerlebnis. Nick- und Wankbewegungen der Karosserie werden spürbar reduziert und die Dämpfer reagieren besonders schnell auf wechselnde Fahrbahnbedingungen.

Das optionale **Audi Sport Paket** für den neuen RS 5 Avant\* und die RS 5 Limousine\* ist Ausdruck maximaler Sportlichkeit. Es besticht durch exklusive Elemente wie Stoßfänger vorne und hinten mit eigenständigem, besonders dynamischem Design sowie phantomschwarze, glanzgedrehte 21-Zoll-Leichtmetallräder in Bicolor-Optik und seidenmatter Veredlung. Für zusätzliche Performance sorgen eine auf 285 km/h angehobene Höchstgeschwindigkeit und die RS-Sportabgasanlage. Der exklusive Innenraum ist erstmalig mit Kontrastnähten in Serpentigrün und messingfarbenen Akzenten gestaltet. Darüber hinaus bietet das Paket vielfältige Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung, beispielsweise mit der Außenfarbe Bedfordgrün Metallic. Weitere Akzente setzen die RS-Keramikbremsanlage mit bronzefarbenen Bremssätteln und Elementen in Carbon Camouflage für den Innen- und Außenbereich.

Die neue serienmäßige **Audi driving experience Funktion** erlaubt eine detaillierte Auswertung der gefahrenen Strecken über die präzise Darstellung im 14,5-Zoll-MMI-Touchdisplay. Auf Rundkursen lassen sich Zeiten sektorweise exakt analysieren und speichern. Im Audi drive select-Modus RS torque rear liefert die Funktion zudem interessante Einblicke, etwa in den erzielten Driftwinkel.

Der Audi RS 5\* mit 470 kW maximaler Systemleistung ist in Deutschland als Limousine ab 106.200 Euro erhältlich. Der Preis für den RS 5 Avant\* startet bei 107.850 Euro. Die neuen Modelle, die in Neckarsulm produziert werden, sind **im ersten Quartal 2026** in Europa bestellbar. Die Markteinführung ist **für den Sommer 2026** geplant.

*Im Folgenden finden Sie detaillierte Informationen zu den Audi RS 5 Modellen.*

## **Elektrifiziert: der Antriebsstrang**

Der neue RS 5\* markiert den Einstieg von Audi Sport in die Plug-in-Hybrid-Technologie. Das hochperformante Kraftpaket verfügt über einen hybridisierten und modular aufgebauten Triebstrang. Kernkomponenten sind das umfangreich weiterentwickelte 2,9-Liter-V6-TFSI-Biturbo-Aggregat, die 130 kW starke E-Maschine, die in das Achtganggetriebe integriert ist, sowie das komplett neu entwickelte Hinterachsgtriebe. Letzteres ermöglicht dem Audi RS 5\* elektromechanisches Torque Vectoring im Hinterachsgtriebe – eine besonders schnelle, präzise Momentenverteilung – und sorgt damit für maximal erlebbare Fahrdynamik.

### **2,9-Liter-V6-TFSI: 375 kW (510 PS) Leistung**

Der weiterentwickelte 2,9-Liter-V6-TFSI im RS 5 (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,5–3,8 l/100 km (vorläufig); Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 18,7–17,7 kWh/100 km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 102–86 g/km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): C-B (vorläufig); Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,2–9,5 l/100 km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G (vorläufig)) als Teil des Antriebspakets liefert mit 375 kW (510 PS) spürbar mehr Leistung als sein Vorgänger. Das Plus von 44 kW hat Audi Sport durch eine leistungsoptimierte Weiterentwicklung des Aggregats erreicht. Im RS 5\* kommt das modifizierte Miller-Brennverfahren zum Einsatz, das Vorteile speziell im Teillastbetrieb bringt. Im Miller-Zyklus werden die Einlassventile früh geschlossen, wodurch der Wirkungsgrad des Motors steigt.

Das Aufladesystem mit zwei Abgasturboladern und variabler Turbinengeometrie sowie eine für besonders hohen Ladedruck ausgelegte, druckverlustarme Ladeluftstrecke ermöglichen ein deutlich direkteres, verzögerungsfreies Ansprechverhalten und spürbaren Leistungs- und Drehmomentzuwachs im Zusammenspiel mit der 130 kW starken E-Maschine. Zudem wurde das Einspritzsystem optimiert: Der Kraftstoff wird jetzt unter höherem Druck noch präziser eingespritzt. Das steigert die Effizienz und sorgt für mehr Leistung bei gleichzeitig geringeren Emissionen.

Eine komplett neu konzipierte Luftansaugung unterstützt die Verbrennung. Auf minimale Distanz und maximale Entdrosselung ausgelegte Strömungswege ermöglichen dynamisches Ansprechverhalten und gesteigerte Performance. Mit den erstmalig eingesetzten, wassergekühlten Ladeluftkühlern bleibt die Ansauglufttemperatur auch bei hoher Last niedrig. Das Resultat: maximale Leistung, die Fahrerinnen und Fahrer jederzeit spontan und konstant abrufen können.

Das Zusammenspiel aller Komponenten ist ein V6-Motor, der mehr Leistung freisetzt, effizienter arbeitet und im Vergleich zur Vorgängermotorisierung einen bis zu 20 Prozent reduzierten Verbrauch im Hochlastbereich aufweist. Seine Kraft bringt er jederzeit mit einer nie dagewesenen Spontanität und Souveränität auf die Straße.

## E-Maschine: 130 kW (177 PS) und 460 Nm Drehmoment

Im neuen RS 5 (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,5–3,8 l/100 km (vorläufig); Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 18,7–17,7 kWh/100 km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 102–86 g/km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): C-B (vorläufig); Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,2–9,5 l/100 km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G (vorläufig)) arbeitet der weiterentwickelte 2,9-Liter-V6-Biturbo mit 375 kW (510 PS) und 600 Nm Drehmoment Hand in Hand mit einer leistungsstarken E-Maschine. Sie steuert 130 kW (177 PS) und 460 Nm Drehmoment zur beeindruckenden Systemleistung von maximal 470 kW (639 PS) und 825 Nm Drehmoment bei.

Damit setzt der RS 5\* in der Kombination von Leistungs- und Verbrauchswerten Maßstäbe in seiner Klasse – kompromisslos sportlich und hocheffizient. Zugleich sorgt die E-Maschine für noch spontaneres Ansprechverhalten und kraftvoller Anfahren. Der Motorstart erfolgt rein elektrisch – ein klassischer 12-Volt-Anlasser wird nicht mehr benötigt.

Die E-Maschine und das 400-Volt-System mit einer Hochvoltbatterie mit 25,9 kWh (netto 22 kWh) Energieinhalt bilden das Fundament für die elektrische Leistungsentfaltung des RS 5\*. Sie liefern nicht nur den elektrischen Schub für beeindruckende 3,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h Beschleunigung, sondern sind bei quattro mit Dynamic Torque Control auch zentrale Elemente für die präzise Momentenverteilung des elektromechanischen Torque Vectoring. Zudem bietet der Audi RS 5\* eine rein elektrische Reichweite von bis zu 84 Kilometer (EAER) und bis zu 87 Kilometer (EAER City).

Die eigens für den RS 5\* entwickelte E-Maschine arbeitet als sogenannter Außenläufer: Der Rotor rotiert außen um den feststehenden Stator. Diese Bauweise ermöglicht eine deutlich größere Interaktionsfläche zwischen Rotor und Stator, woraus ein höheres Drehmoment, bessere Kühlbarkeit und ein insgesamt höherer Wirkungsgrad resultiert.

Sowohl im Alltag als auch bei dynamischen Kurvenfahrten überzeugt die elektrische Komponente mit einer außergewöhnlichen Spreizung: vom flüsterleisen, vollelektrischen Gleiten bis hin zur unmittelbaren, kernigen Kraftentfaltung im Grenzbereich. Die E-Maschine sorgt außerdem dafür, dass sich der RS 5\* auch im rein elektrischen Betrieb wie ein echter RS anfühlt.

## Batterie und Laden: gesteigerte Leistungsverfügbarkeit durch verbesserte Zellchemie

Die Zellen der Batterie des RS 5\* sind flach im Hinterwagen unterhalb des Kofferraums integriert. Dank besserter Zellchemie stellen sie auch bei niedrigem Ladezustand und extremen Außentemperaturen mehr elektrische Leistung als die Vorgängergeneration bereit. Dabei liefert die Batterie nicht nur Strom für die E-Maschine. Sie versorgt auch zuverlässig die permanent erregte Synchronmaschine der Torque-Vectoring-Einheit mit bis zu 8 kW Leistung.

Die maximale dreiphasige AC-Ladeleistung beträgt bis zu 11 kW. Damit lässt sich die Hochvoltbatterie in nur 2,5 Stunden auf 100 Prozent aufladen. Das dafür passende Ladekabel (Mode 3, Stecker-Typ 2) ist Teil der Serienausstattung. Ein hoher State of Charge ist im RS 5\* insbesondere für das Fahrverhalten in den RS-spezifischen Modi wie RS sport und RS torque rear essenziell. Denn dort gilt: Performance hat Vorrang. Um die volle elektrische Unterstützung – etwa für das Torque Vectoring – jederzeit abrufen zu können, wird in den Modi RS sport und RS torque rear ein hoher Ladezustand von 90 Prozent gehalten. Dies stellt sicher, dass Fahrerinnen und Fahrer jederzeit die maximale elektrische Leistung abrufen können, ob für sportliche Fahrmanöver oder dynamisches Beschleunigen.

Ein intelligentes Thermomanagement sorgt parallel dafür, dass die Batterie stets die ideale Temperatur erreicht und hält. Hierzu wird sie situationsabhängig gekühlt. Die Regelung reagiert dabei dynamisch auf den Fahrzustand und die angeforderte Leistung.

In den Modi RS sport und RS torque rear wird die Batterie aktiv auf die optimale Temperatur von 20 Grad Celsius gekühlt. Pumpen, Lüfter und Wärmetauscher arbeiten im Zusammenspiel, um jederzeit die volle elektrische Performance sicherzustellen. Das Ergebnis: konstante Leistungsabgabe und maximale Spontanität – selbst bei wiederholten Volllastphasen.

## Hybridisierte Kraftübertragung: Achtganggetriebe und selbstsperrendes Mittendifferenzial

Die Kraft des V6-Aggregats und der E-Maschine werden über das Achtgang-tiptronic-Getriebe auf die Straße gebracht. Es basiert auf einem klassischen Drehmomentwandler mit Planetengetriebe und ermöglicht durch acht Gänge kleine Drehzahlsprünge beim Schalten. Zusätzlich wird es über einen separaten Kühler temperiert, um auch bei hoher Belastung zuverlässige Performance zu bieten. So arbeiten die Antriebskomponenten stets im idealen Leistungsbereich. Das elektronisch gesteuerte dynamische Schaltprogramm passt die Schaltpunkte automatisch an den gewählten Fahrmodus an – ob sportlich oder effizient.

Außerdem wurde der Widerstand schwerer, rotierender Bauteile im Getriebe reduziert. Vereinfacht gesagt: Die Schaltkomponenten müssen weniger Energie aufwenden, um die Massen zu beschleunigen oder abzubremsen. Das verringert die Verzögerungen beim Gangwechsel, sorgt für schnellere, präzisere Schaltvorgänge und ein direkteres Fahrgefühl.

Das Achtgang-tiptronic-Getriebe ist mit einem selbstsperrenden Mittendifferenzial kombiniert, das die Momente je nach Fahrsituation variabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt – von 70/30 bis maximal 15/85 Prozent. So garantiert es jederzeit souveräne Fahrdynamik, herausragende Traktion und optimale Agilität bei gleichzeitig kontinuierlicher Stabilität. Genau das ist es, was den quattro-Antrieb seit 45 Jahren so erfolgreich macht.

## Höchste Ausbaustufe Längsverteilung: Mittendifferenzial mit Grundsperrmoment

Erstmals setzt Audi Sport im RS 5\* eine neue Generation seines Mittendifferenzials als Längsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse ein. Das sogenannte selbstsperrende Mittendifferenzial mit Grundsperrmoment ist die höchste und neueste Ausbaustufe des quattro Antriebs. Es verbessert sowohl die Traktion als auch das Einlenkverhalten und ermöglicht so spürbar dynamischere Fahrmanöver.

Das Grundsperrmoment stellt sicher, dass die Achsen auch dann gekoppelt bleiben, wenn vom Differenzial kein Drehmoment übertragen wird. Auf der Straße spielt dieser Faktor beispielsweise eine Rolle, wenn die Fahrerin oder der Fahrer vom Gas geht, um eine Kurve optimal anzufahren.

In diesen Situationen unterstützt das Grundsperrmoment das Eindrehen in die Kurve und minimiert das initiale Untersteuern. Das Einlenkverhalten – vor allem im Schubbetrieb und den Übergangszuständen – ist präziser, der RS 5\* dadurch agiler, dynamischer und besser kontrollierbar.

Auch das Ansprechverhalten des RS 5\* mit seinem schnelleren Drehmomentaufbau profitiert zusätzlich vom neuen Mittendifferenzial. Bei schnell aufeinander folgenden Wechseln zwischen Schub und Zug sorgt das Grundsperrmoment über die Koppelung der Achsen dafür, dass das Antriebsmoment schneller an die Räder übertragen werden kann – für mehr Spontanität auch in der Längsbeschleunigung.

Insgesamt verfügt der Audi RS 5\* über ein komplett neu entwickeltes Antriebskonzept. Es vereint das selbstsperrende Mittendifferenzial mit Grundsperrmoment mit dem innovativen elektromechanischen Torque Vectoring an der Hinterachse. Diese Mischung sorgt für eine präzisere, schnellere und vorausschauende Kraftverteilung und revolutioniert den quattro Antrieb für elektrifizierte High-Performance-Modelle.

## quattro mit Dynamic Torque Control: Präzision im Hochleistungsbereich

Audi Sport bringt im RS 5\* eine Weltneuheit in die Großserie: quattro mit Dynamic Torque Control im Hinterachsgetriebe. Das elektromechanische Torque Vectoring ist der unsichtbare Dirigent, der Fahrspaß und Sicherheit wie nie zuvor perfekt orchestriert. Die Funktion setzt sich aus einer zentralen Fahrdynamikregelung und einem hochperformanten Torque Vectoring-System zusammen. Dazu verfügt es über einen wassergekühlten Hochvoltaktuator als permanent erregte Synchronmaschine mit einer Leistungsaufnahme von 8 kW und 40 Nm Drehmoment, ein mechanisches Überlagerungsgetriebe sowie ein klassisches Differenzial mit geringem Sperrwert. Diese Kombination ermöglicht eine äußerst schnelle und präzise Verteilung der Antriebskraft zwischen den Hinterrädern. Innerhalb von nur 15 Millisekunden – also rund zehnmal schneller als ein menschliches Augenzwinkern – kann das elektromechanische Torque Vectoring 90 Prozent seiner vollen Leistung von bis zu 2.000 Newtonmeter Differenzmoment erzeugen und so auf jede Fahrsituation reagieren.

Durch das Überlagerungsgetriebe wird aus dem Aktuatormoment ein Differenzmoment erzeugt, das über die Antriebswellen an die Räder gelangt. Anders als rein mechanische Systeme ist das elektromechanische Torque Vectoring bei der Richtung des Drehmoments nicht begrenzt. Es arbeitet sowohl im Zug- als auch im Schubbetrieb sowie beim Bremsen akkurat und zuverlässig – unabhängig davon, in welche Richtung die Kräfte wirken. Das bedeutet: Sowohl bei kraftvollem Vortrieb als auch bei abrupten Bremsmanövern steht das volle Potenzial des Systems jederzeit zur Verfügung.

Das elektromechanische Torque Vectoring im Hinterachsgetriebe sorgt für eine perfekte Balance zwischen Agilität, Stabilität und Traktion. Bei Geradeausfahrt verteilt das System das Antriebsmoment zunächst gleichmäßig auf beide Räder und verschiebt es bei Bedarf mit hoher Dynamik auf das Rad mit der höheren Traktion.

So garantiert der Audi RS 5\* maximale Beschleunigung. Am Kurveneingang lässt sich durch ein stabilisierendes Differenzmoment ein hohes Maß an Spurtreue erzielen. Am Kurvenausgang wird das Moment auf das kurvenäußere Rad verschoben, um die Rotation des Fahrzeugs zu unterstützen und gleichzeitig maximalen Vortrieb zu realisieren. Durch die unterschiedliche Gestaltung der verschiedenen Kurvenphasen können Fahrerinnen und Fahrer – je nach gewähltem drive select-Modus – eine enorme Bandbreite an unterschiedlichen Fahrdynamik-Eigenschaften abrufen.

Dafür analysiert die [Fahrdynamikregelung \(HCP1\)](#) permanent eine Vielzahl von Eingangsgrößen: Fahrbefehle wie Lenkwinkel, Fahr- und Bremspedalstellung fließen ebenso ein wie der aktuelle Fahrzeugstand – darunter Längs- und Querbeschleunigung, Gierrate, Schwimmwinkel, Geschwindigkeit sowie der geschätzte Reibwert. Alle relevanten Werte werden zentral verarbeitet. Mit einer Rechenfrequenz von 200 Hz – also alle fünf Millisekunden – berechnet die Fahrdynamikregelung das Ziel-Differenzmoment für die vorliegende Fahrsituation. Das elektromechanische Torque Vectoring setzt dieses anschließend mit höchster Dynamik und Präzision um.

Durch diese blitzschnelle und exakte Momentenverteilung unterstützt das Torque Vectoring Fahrerinnen und Fahrer sowohl bei sportlichen als auch anspruchsvollen Fahrsituationen: Bei zügigen Kurvenfahrten lässt es den RS 5\* noch agiler einlenken und ermöglicht enorme Traktion am Kurvenausgang, bei einem plötzlichen Spurwechsel auf der Autobahn sorgt es für Stabilität und Spurtreue. Lenkbefehle werden präzise und direkt umgesetzt. Das bedeutet: höchste Kontrolle und Agilität in jeder Fahrsituation und auf jedem Untergrund.

In Summe vereint die Innovation quattro mit Dynamic Torque Control die Vorteile klassischer Differenzialsperren mit denen mechanischer Torque Vectoring-Systeme – jedoch ohne deren Einschränkungen. Das Ergebnis: ein hochdynamisches, feinfühlig steuerbares System, das sowohl im Alltag als auch im Grenzbereich für noch mehr Fahrspaß, Kontrolle und Sicherheit sorgt.

## Agilisiert: das Fahrwerk

Das präzise abgestimmte Zusammenspiel aller Fahrwerkskomponenten definiert das charakteristische Fahrverhalten des Audi RS 5\*. Im Fokus stehen eine optimierte RS-spezifische Vorder- und Hinterachse, das RS-Sportfahrwerk mit 2-Ventil-Dämpfer-Technologie, die aus RS-Modellen bekannte Lenkung, große 20- und 21-Zoll-Räder mit spezifisch abgestimmten Reifen sowie leistungsstarke Stahl- und Keramik-Bremsanlagen. Im Vergleich zum Grundmodell wurde die Karosserie um rund zehn Prozent verstieft. Das reduziert Verwindungen bei hohen Belastungen und sorgt so für ein noch direkteres, kontrollierteres Fahrgefühl – die Verbindung zur Straße wird spürbar intensiver.

Vorne und hinten verfügt der Audi RS 5\* über Fünflenkerachsen, was eine optimale Aufnahme von Längs- und Querkräften sicherstellt. Die Vorderachse wurde dabei gezielt weiterentwickelt: Neue Schwenklager, Führungslenker und Gummilager verbessern die Fahrwerksabstimmung spürbar.

Das Ergebnis ist ein präziseres und agileres Fahrverhalten bei gleichzeitig höherem Komfort. Zudem sorgt die verbesserte Lagerung für eine noch stabilere Straßenlage, ein direkteres Ansprechverhalten auf Lenkbefehle sowie eine effektivere Dämpfung von Vibrationen und Stößen.

Aufgrund der notwendigen Anpassungen für den Allradantrieb quattro mit Dynamic Torque Control hat Audi Sport die Hinterachse des RS 5\* komplett neu entworfen. Im Vergleich zu den Vorgängermodellen wurde hier vor allem die Elastokinematik überarbeitet: Elastische Verformungen sorgen dafür, dass sich die Räder bei starken Belastungen – etwa beim Beschleunigen, Bremsen oder in Kurven – optimal an die Straße anpassen. So bleibt der Kontakt zum Untergrund konsequent stabil und das Fahrzeug behält mehr Grip und Kontrolle. Das Resultat ist ein präziseres, sichereres und agileres Fahrverhalten, das auch bei sportlicher Fahrweise souverän reagiert.

Wesentlichen Anteil am ausbalancierten Fahrverhalten hat das neue RS-Sportfahrwerk mit 2-Ventil-Dämpfern. Diese ermöglichen eine unabhängige Regulierung der Dämpfung beim Einfedern und Ausfedern. Der Einsatz eines 2-Ventil-Systems ermöglicht sowohl ein besonders komfortables als auch ein enorm sportliches Fahrerlebnis. Karosseriebewegungen werden spürbar reduziert und die Dämpfer reagieren besonders variabel auf wechselnde Fahrbahnbedingungen. So folgt der RS 5\* auch in dynamischen Situationen exakt der Spur und bietet gleichzeitig hohen Komfort im Alltag.

Über die Audi drive select-Modi lässt sich das Fahrwerk nach Belieben zwischen sehr komfortabel und maximal sportlich einstellen.

Die Dämpfercharakteristik des RS-Sportfahrwerks wurde von Audi Sport neben Straßen- und Rennstreckenerprobung auf einer speziellen Prüfanlage – der Hydro-Puls-Prüfanlage – unter extremen Bedingungen auf ein optimales Setup abgestimmt. So wurden die Radlastschwankungen auf ein Minimum reduziert – unter Bedingungen, die weit über das hinausgehen, was im Alltag auf der Straße passiert.

Die Anlage simuliert gezielt drastische Fahrbahnimpulse wie Schlaglöcher, harte Lastwechsel oder hohe Geschwindigkeiten auf unebenem Untergrund – präzise, wiederholbar und mit deutlich höheren Belastungen als im realen Fahrbetrieb. So entsteht ein Fahrwerk-Setup, das nicht nur im Alltag souveräne Fahrdynamik liefert, sondern auch unter Extrembedingungen volle Kontrolle, Stabilität und Rückmeldung bietet. Insbesondere der Modus RS sport wurde auf diesem Prüfstand für höchste Traktion und maximale Schnelligkeit abgestimmt. Im Ergebnis liefert der RS 5\* mit seinem Leergewicht von 2.355 Kilogramm (Limousine) beziehungsweise 2.370 Kilogramm (Avant) Performance pur – mit präzisem Handling, beeindruckender Fahrstabilität und einem leichfüßig dynamischen Fahrgefühl.

Die RS-spezifisch abgestimmte Lenkung des RS 5\* reagiert blitzschnell und präzise. Mit einer im Vergleich zum Basismodell deutlich direkteren Übersetzung von 13:1 liefert sie besonders exakte Rückmeldungen und rasche Reaktionen bei geringeren Lenkradbewegungen. Die enge Verzahnung mit der elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC) sorgt dafür, dass das Fahrverhalten jederzeit stabil und kontrollierbar bleibt, während reduzierte Handkräfte ein müheloses Handling garantieren. Auch bei schnellen Kurvenfahrten erfolgen Lenkmanöver souverän, da die Lenkkraft nochmals reduziert wird – ein perfektes Zusammenspiel aus Kraft, Gefühl und Technik.

Beim integrierten Bremsregelsystem (iBRS) des RS 5\* handelt es sich um ein voll blendingfähiges Brake-by-Wire-System. Beim Bremsvorgang nutzt das System zunächst ausschließlich die Rekuperation zur Verzögerung, erst bei höherem Bremsbedarf greift es zusätzlich auf die mechanischen Radbremsen zurück. Das System arbeitet mit einer neu entwickelten, speziell abgestimmten ABS-Softwareversion 2.0 zusammen, die für eine besonders feine und direkte Bremsregelung sorgt und die hohe Performance der Stahl- und Keramikbremsanlage optimal unterstützt. So gewährleistet der Audi RS 5\* schnelle und sichere Bremsreaktionen in allen Fahrsituationen.

Die 21 Zoll großen RS-Schmiederäder im 6-Doppelspeichen-Design sind auf der Hinterachse breiter als auf der Vorderachse (10,5 J gegenüber 10 J). Durch die breitere Felge vergrößert sich die Aufstandsfläche des Reifens leicht und es lassen sich noch höhere Querbeschleunigungen aufbauen. Das bedeutet: Mehr Gummi berührt den Asphalt, was sich besonders bei starker Querbeschleunigung positiv auswirkt. In Kurven bietet es mehr Grip, ein stabileres Fahrverhalten und präziseres Einlenken, weil sich der Reifen weniger verformt.

Zur Serienausstattung gehören 20 Zoll große RS-Stahlbremsen mit einem Durchmesser von 420 mm vorne und 400 mm hinten und wahlweise schwarzen oder roten Bremssätteln. Optional sind 21 Zoll große RS-Keramikbremsen, deren Scheiben an der Vorderachse 440 mm und an der Hinterachse 410 mm messen. Die Bremssättel sind hier in Schwarz oder Rot erhältlich. Die Keramikbremsen sind etwa 30 Kilogramm leichter als die Stahlversion, enorm hitzebeständig und deutlich langlebiger – Eigenschaften, die gerade bei andauernden hohen Belastungen entscheidend sind.

Erstmals sind die Keramikbremsen in diesem Segment auch an der Hinterachse verbaut. Damit stoppt der RS 5\* aus 100 km/h bei 30,6 Meter – ein echtes Statement für Sicherheit und Performance. Den Kontakt zur Fahrbahn bilden 20-Zoll- und 21-Zoll-Reifen, die speziell für den RS 5\* entwickelt wurden und in jeder Fahrsituation optimalen Grip und Vortrieb garantieren.

### **Individualisiert: die Fahrmodi**

Das ausgeklügelte Zusammenspiel aus kraftvollem Hybridantrieb, feinjustiertem Fahrwerk und dem elektromechanischen Torque Vectoring, das die Momente in Millisekunden optimal zwischen den Hinterrädern verteilt, prägt das herausragende Fahrerlebnis im RS 5\* und macht ihn vielseitiger denn je. Dabei ist das Fahrzeug jederzeit optimal beherrschbar. Fahrerinnen und Fahrer können zwischen unterschiedlichen Fahrmodi wählen – vom entspannten elektrischen Gleiten bis zu kompromissloser Sportlichkeit. Intelligente Energierückgewinnung sorgt für effiziente Dynamik und spontane Leistungsschübe. Das Ergebnis ist eine meisterhafte Verbindung aus Technik, Präzision und purer Fahrfreude.

### **Antrittsstark aus jeder Lage: Boost-Funktion auf Tastendruck**

Mit der Boost-Funktion entfesselt der RS 5\* auf Knopfdruck für zehn Sekunden eine besonders kraftvolle Beschleunigung – perfekt für spontane Überholmanöver. Sobald Fahrerinnen und Fahrer den Knopf „Boost“ am Lenkrad drücken, bringt das Getriebe den RS 5\* mit der automatischen Aktivierung des zugkraftoptimalen Gangs in Stellung, damit die Beschleunigung ohne Verzögerung einsetzt – direkt und maximal dynamisch. Ein Countdown im Fahrer-Informationsdisplay zeigt die verbleibende Dauer von zehn Sekunden des Boosts an. Danach kehrt das System zurück in den zuvor gewählten Fahrmodus. Dabei lässt sich die Funktion aus jedem drive select-Modus aktivieren. Auch aus dem rein elektrischen Fahrmodus sorgt die Boost-Funktion für optimale Beschleunigung: Der 2,9-Liter-V6-TFSI wird nahtlos aktiviert, um das volle Kraftpotential auszuschöpfen. Gleichzeitig öffnen sich die Abgasklappen der RS-Sportabgasanlage für ein besonders emotionales Klangerlebnis.

### **Ein RS, viele Gesichter: die Audi drive select-Fahrmodi**

Die Spreizung der Audi drive select-Modi – von comfort, balanced und dynamic bis hin zu den RS-spezifischen Modi – sorgt für echte Vielseitigkeit. In den Modi comfort und balanced steht der EV-Modus bereit – für rein elektrisches Gleiten in der Stadt oder sehr komfortables Fahren auf längeren Strecken. Der Fokus liegt auf einem harmonischen Fahrgefühl und einer neutralen Fahrzeugbalance am Kurvenausgang. Per Tastendruck verwandelt sich der RS 5\* vom komfortablen Langstrecken-Gleiter in einen heckbetonten Kurvenjäger. Die Fahrdynamik lässt sich dabei gezielt steuern – von neutralem bis hin zu bewusst übersteuerndem Verhalten.

Im Modus dynamic reagiert der RS 5\* noch direkter und unmittelbarer auf Lenk- und Fahrpedalbefehle. Das Eigenlenkverhalten bleibt neutral, während am Kurvenausgang eine spürbare Heckbetonung für besonders dynamische Beschleunigung sorgt.

Durch eine reduzierte Gierdämpfung im Grenzbereich wird das Fahrzeugverhalten noch lebendiger – ideal für ein sportlich-direktes Fahrerlebnis mit maximalem Feedback.

Der im RS 5\* neue Modus RS torque rear steht für maximale Heckbetonung und kontrollierte Drifts auf nichtöffentlichen Strecken. In diesem Fahrmodus wird ein besonders hoher Anteil des Antriebsmoments gezielt an das kurvenäußere Hinterrad geleitet. So lässt sich der RS 5\* besonders agil und spielerisch bewegen – bei voller Kontrolle und Beherrschbarkeit. Ein Highlight: Die Audi driving experience-Funktion erlaubt eine präzise Erfassung und Auswertung des Torque-Rear-Fahrens. Daten wie Rundenzeiten, zurückgelegte Distanz und Driftwinkel lassen sich damit aufzeichnen und später analysieren.

Der Modus RS sport steht für maximalen Vortrieb ohne Kompromisse. Das neutrale Eigenlenkverhalten ist gezielt auf enorme Querbeschleunigung abgestimmt. Dadurch bleibt das Fahrzeug in Kurven besonders agil und mit höchster Traktion am Kurvenausgang präzise kontrollierbar, selbst bei hohen Geschwindigkeiten und dynamischen Fahrmanövern.

Im Modus RS individual lässt sich der RS 5\* ganz persönlich abstimmen: Kundinnen und Kunden können Lenkung, Fahrwerk, Ansprechverhalten von Motor und E-Maschine, Sound, ESC und das elektromechanische Torque Vectoring individuell konfigurieren – für ein Fahrerlebnis, das sich exakt nach den eigenen Vorlieben richtet.

In RS-typischer Manier wechseln die Gänge in dynamic, RS sport und RS torque rear schnell, präzise und kraftvoll. Die RS-Sportabgasanlage untermauert jede Gaspedalbewegung mit voluminösem Sound.

## Intelligente Energierückgewinnung: Rekuperation im Schub- und Bremsbetrieb

Entscheidend für die Effizienz des Plug-in-Hybrid-Antriebs sind die Phasen, in denen der Fuß vom Fahrpedal genommen wird. In solchen Situationen erfolgt die Regelung der Schubrekuperation abhängig von der gewählten Fahrstufe über eine jeweils definierte Verzögerung. Zusätzlich lässt sich im MMI die [automatische Rekuperation](#) einstellen. Dabei variiert das Fahrzeug die Rekuperation selbsttätig.

Der Grad der Schubrekuperation lässt sich auch beim RS 5\* im elektrischen Fahrmodus (EV-Modus) analog zu den vollelektrischen Modellen über die [Paddles am Lenkrad](#) in drei Stufen einstellen. Genauso stehen für den neuen RS 5\* [zwei Betriebsmodi](#) zur Verfügung: „EV“ und „Hybrid“. Im EV-Modus fährt das High-Performance-Modell konsequent elektrisch. Über den automatischen Hybrid-Modus hinaus lässt sich mit einem digitalen Slider der Wunsch-Ladezustand individuell auswählen. Auf diese Weise bestimmen Nutzerinnen und Nutzer selbst, wie hoch der Ladezustand der Hochvoltbatterie sein soll.

So lässt sich im Hybrid-Modus der Ladestand beispielsweise vor Fahrtantritt so einstellen, dass noch genügend Energie bereitsteht, wenn am Zielort elektrisches Fahren gewünscht ist oder keine Lademöglichkeit besteht. Auch im RS 5\* optimiert die prädiktive Betriebsstrategie die Energieplanung für die vorausliegende Strecke. Ziel ist es, Städte und Staus möglichst elektrisch zurückzulegen – für mehr Effizienz, geringere lokale Emissionen und ein erlebbbares Hybridsystem.

Wenn der eingestellte Wert für den sogenannten State of Charge (SoC) unter dem aktuellen Ist-SoC-Wert liegt, wird die Hochvoltbatterie bis zu diesem Wert entladen. Stimmen Soll- und Ist-Wert überein, arbeitet überwiegend der Verbrenner, um den Ladezustand zu halten. Wenn der Soll-Ladezustand über dem Ist-Ladezustand eingestellt ist, wird die HV-Batterie über den Verbrennungsmotor aufgeladen. Die Hochvoltbatterie lässt sich so im Fahrbetrieb bis zu einem SoC von 80 Prozent laden. Beim RS 5\* erfolgt das Laden der Hochvoltbatterie nicht nur mit Blick auf maximale Effizienz und minimale Umweltbelastung, sondern auch, um sportliches Fahren zu ermöglichen. Um die Boostfunktion zu gewährleisten, wird im Modus dynamic eine SoC-Reserve von 20 Prozent vorgehalten, in den Modi RS sport und RS torque rear sind es 90 Prozent. Diese Maßnahmen stellen sicher, dass Fahrerinnen und Fahrer jederzeit die maximale elektrische Leistung abrufen können – ob für sportliche Fahrmanöver oder dynamisches Beschleunigen.

## Intensiviert: das Design

Der neue RS 5\* bringt die Faszination des Rennsports auf die Straße. Dieser Anspruch manifestiert sich auch in seinem Design. Er steht tief, breit und entschlossen auf der Straße. Die optionalen abgedunkelten Matrix LED-Scheinwerfer verfügen über eine RS-spezifische digitale Lichtsignatur im stilisierten Zielflaggen-Design. Passende RS-spezifische Coming-Home- und Leaving-Home-Lichtinszenierungen unterstreichen den dominanten Auftritt des RS 5\* bereits im Stand.

## Das Exterieur: ein puristisches Powerhouse

Der lange Radstand, große Räder und die flache Karosserie verleihen dem Audi RS 5\* pure Spannung. Besonders die Limousine zeigt ein coupéhaftes Profil und eine gelungene Symbiose aus Design und Funktionalität: Die kompakte Kabine fließt elegant in die flache Heckscheibe und endet in einer optisch kurzen Heckklappe mit einer kraftvollen Abrisskante. Die Heckklappe öffnet mit der Heckscheibe. Das sorgt für viel Platz beim Ein- und Ausladen. Design, das Dynamik sichtbar macht und die Praktikabilität erhöht.

Getreu seiner Ahnen tritt auch der neue RS 5\* in der klassischen und muskulösen RS-Breitbauweise auf und ist im Vergleich zum Audi A5 Grundmodell vorne und hinten auf jeder Seite mehr als vier Zentimeter breiter. Die Front dominiert ein charakteristischer Singleframe mit RS-spezifischer dreidimensionaler Wabenstruktur. Der Singleframe ist durch die dunkel abgesetzte Maske mit den seitlichen Air Curtains verbunden. Sie optimieren gezielt die Umströmung der Vorderräder und unterstreichen den funktionalen Anspruch des Designs. Luftein- und Luftauslässe hinter den Kotflügeln betonen die starke Präsenz des RS 5\*. Die kraftvoll ausgeformten Radhäuser an Vorder- und Hinterachse treten selbstbewusst aus der Schulterlinie hervor – als klare Hommage an den legendären Audi Ur-quattro und als unverkennbarer Ausdruck der RS-DNA.

Das Heck beeindruckt mit einem präzise modellierten Diffusor, dessen vertikale Finnen für maximale Aerodynamik sorgen. Die mittig platzierte RS-Abgasanlage mit großen ovalen, schwarz-matten Endrohren setzt einen kraftvollen Schlussakzent. Die Rohre wurden komplett neu entwickelt und nutzen nun Abgasklappen, die jegliche Winkelstellung einnehmen können. Damit sorgen sie je nach gewähltem Fahrmodus für den passenden Sound. Ein vertikal angeordneter roter Reflektor in der Mitte des Diffusors verweist subtil auf die Motorsport-Gene des RS 5\*.

## Das Licht: erkennbar exklusiv, sichtbar sicher

Die Lichttechnologie verleiht dem RS 5\* einmal mehr seinen unverwechselbaren Charakter. Mit der [digitalen OLED-Heckleuchte der zweiten Generation](#) setzt auch das sportlichste Modell der A5-Familie in puncto Lichtdesign, Funktionsumfang und Sicherheit im Straßenverkehr ein Statement. Die exklusive Lichtsignatur im stilisierten Zielflaggen-Design sorgt für einen eindrucksvollen Auftritt.

Auch bei den Sicherheitsfunktionen lässt der RS 5\* keine Wünsche offen. Wie seine Geschwistermodelle der A5-Familie erhält der Hochleistungs-Hybrid in Verbindung mit der digitalen OLED-Heckleuchte 2.0 das Kommunikationslicht, das die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern kann. Es warnt beispielsweise andere Verkehrsteilnehmer vorausschauend vor Unfall- und Pannenstellen. Außerdem zeigt das Kommunikationslicht in den Heckleuchten zusätzlich zur regulären Schlusslichtgrafik in kritischen Fahr- oder Verkehrssituationen eine spezifische Schlusslichtsignatur mit integrierter Warnsymbolik an.

### **Form folgt Performance – und macht Eindruck**

Audi Sport lackiert die Karosserie des RS 5\* auf Wunsch in einer von neun Farben, darunter Ascariblau, Mythosschwarz oder Progressivrot (alle Metallic). Und für alle, die ihr Fahrzeug zum persönlichen Unikat machen wollen, bietet Audi exclusive eine Palette an faszinierenden Effektlackierungen – etwa Merlin Perleffekt, Goodwoodgrün oder Pantherschwarz Kristalleffekt. Besonders effektvoll und exklusiv für den RS 5\* ist die Mattlackierung Plateaugrau polarmatteffekt erhältlich.

Stil trifft Substanz: Um den Lack entsprechend in Szene zu setzen, bietet Audi Sport spezielle Designpakete für das Exterieur. Diese unterscheiden sich in Farbgebung und Materialauswahl.

Serienmäßig sind die Blades in der Frontschürze, die Einleger im Seitenschweller und der Diffusoreinsatz am Heck in schwarz glänzend ausgeführt. Bei der Limousine kommt die durchflutete Spoilerlippe in dieser Farbgebung hinzu. Für noch mehr Sportlichkeit sind diese Bauteile mit dem Carbon-Designpaket in Carbon glänzend erhältlich.

Die Außenspiegel werden neben der serienmäßigen Ausführung in schwarz glänzend auch in Wagenfarbe oder Carbon angeboten. Das serienmäßige Schwarzpaket im RS 5\* führt dazu, dass Anbauteile wie die Zierleisten der Scheiben, die Einleger der Türgriffe und die RS Logo-Badges immer in schwarz glänzend, die Audi Ringe immer dunkel gestaltet sind.

Das wohl stärkste Statement für den Auftritt des RS 5\*: die Räder. Das Werk in Neckarsulm verlässt der Sportlichste in der A5-Familie serienmäßig auf 20-Zoll-Leichtmetallrädern im 5-Y-Speichen-Design in Grau seidenmatt und Reifen im Format 285/35. Neu und RS-exklusiv: Ein geschmiedetes Rad im Doppelspeichen-Design in beeindruckenden 21 Zoll, wahlweise in Schwarz metallic, Neodymgraumatt oder Schwarz metallic glanzgedreht (Bicolor).

### **Informiert bis auf die letzte Zehntelsekunde: RS-spezifische Anzeigen**

Auch im neuen RS 5\* präsentiert sich das Cockpit als hochmoderne, fahrerorientierte Kommandozentrale. Im Mittelpunkt steht das schlanke, freistehende Audi MMI Panoramadisplay, das die wichtigsten Informationen übersichtlich darstellt. Es ist im Curved Design und in OLED-Technologie ausgeführt und besteht aus dem Audi virtual cockpit mit 11,9 Zoll sichtbarer Bildschirmdiagonale und dem 14,5 Zoll großen MMI Touch Display. Serienmäßig ergänzt wird das digitale Erlebnis durch ein 10,9 Zoll großes Beifahrerdisplay.

Damit können Mitfahrende die Fahrerin oder den Fahrer aktiv unterstützen – etwa bei der Steuerung von Fahrzeug- oder Navigationsfunktionen. Alternativ genießen sie ihre eigene Unterhaltung: von Medieninhalten bis zu interaktiven Features für lange Reisen.

Das Audi virtual cockpit wartet mit eigens für den RS 5\* entwickelten, sportlich gestalteten Anzeigen auf – wie Drehzahl, Geschwindigkeit und Schaltblitz. Ergänzend können ambitionierte Fahrerinnen und Fahrer weitere Performance-Daten wie G-Kräfte, Temperatur und Druck für jeden einzelnen Reifen, Rundenzeiten sowie detaillierte Informationen zu Antrieb, Leistung und Beschleunigung abrufen.

Noch direkter ins Blickfeld rückt das optional erhältliche, konfigurierbare Head-up-Display. Es projiziert relevante Fahrdaten wie Drehzahl, Geschwindigkeit und den aktuell gewählten Gang direkt auf die Windschutzscheibe – wahlweise als Rundinstrument. Besonders im Fokus: die präzise visualisierten Schaltblitze, die den idealen Moment zum Hochschalten anzeigen. Zusätzlich lassen sich Beschleunigungswerte und ein Launch Control Guide einblenden.

Über das 14,5 Zoll große MMI Touch Display bietet der RS 5\* nicht nur die gewohnten Komfort- und Infotainment-Funktionen der A5-Baureihe, sondern hebt das Fahrerlebnis auf ein neues Level. Als Plug-in-Hybrid liefert er dabei detaillierte Echtzeitdaten zum Energiefloss – sowohl beim Beschleunigen als auch beim Rekuperieren. Ebenso abrufbar sind die Temperaturzustände von Reifen, Getriebe, dem Hinterachsgetriebe und der Batterie.

## Audi driving experience: ein Highlight für Performance-Enthusiasten

Die serienmäßige Audi driving experience-Funktion ermöglicht eine besonders tiefgreifende Analyse des eigenen Fahrverhaltens – auf Wunsch sogar auf weltberühmten Rennstrecken. Der RS 5\* erfasst dabei Daten zu Gas- und Bremspedaleinsatz, Über- und Untersteuern sowie zur Quer-, Längs- und Gesamtbeschleunigung. Runden- und Sektorzeiten lassen sich exakt aufzeichnen, speichern und über mehrere Durchläufe vergleichen.

Auch unbekannte oder private Rennstrecken sind kein Problem: Der RS 5\* erstellt neue Streckenprofile automatisch anhand einer aufgezeichneten Runde. Dabei ist das Anlegen individueller Sektoren ebenso möglich wie der spätere Vergleich mit vorherigen Runden – inklusive Zwischenzeiten und Analyse einzelner Streckenpunkte hinsichtlich der Querbeschleunigung und weiterer Parameter. Für ein vollständiges Erlebnis können Fahrerinnen und Fahrer die Fahrt zusätzlich per Video dokumentieren: Eine optional erhältliche Dashcam, dezent integriert im Rückspiegel, hält Highlights und fahrerische Erfolge visuell fest.

## Innen wie außen: kompromisslos RS

Der Innenraum des neuen RS 5\* begeistert mit Sportlichkeit, wie sie nur ein RS-Modell von Audi Sport garantieren kann. Die Basis: In der ersten Reihe bieten die Sportsitze plus mit Wabensteppung nicht nur erstklassigen Seitenhalt, sondern sorgen auch auf langen Strecken für reichlich Komfort. Möglich machen dies die elektrischen Verstellmöglichkeiten und die serienmäßige Massagefunktion.

Kundinnen und Kunden können aus fünf unterschiedlichen Innenräumen wählen. Dabei steht die Differenzierung in Bezug auf Materialität und Farbgestaltung im Fokus. Eines haben aber alle Innenräume gemeinsam: maximale RS-Differenzierung, unter anderem über vollflächig farbige Gurte und RS-Logos in allen Fußmatten, abgestimmt auf die jeweilige Innenraumfarbe. Farblich passend dazu ist der Dachhimmel stets in Schwarz gehalten.

Bei der lederfreien Grundausstattung wird der Sportsitz plus in der Sitzmittelbahn im Stoff Kaskade angeboten, der unter anderem aus Webkanten und recyceltem Polyester besteht. Im Innenbereich der Sitzseitenwangen setzt Audi Dinamica ein, das optisch und haptisch Veloursleder gleicht. Es besteht bis zu 47 Prozent aus recyceltem Polyester, dessen Ursprung unter anderem Textilreste sind. In anderen Innenräumen kommt Dinamica ebenfalls zum Einsatz, etwa im Kniepad, Softwrap, der Schalttafel, den Türspiegeln, der Türarmauflage und der Mittelarmlehne.

Alternativ zum lederfreien Innenraum können Kundinnen und Kunden auch Innenräume mit Echtleder in roter und grauer Farbgebung auswählen. Hier ist der Sportsitz plus auch mit Klimafunktion ausgestattet.

Die Kontrastnähte ziehen sich stimmig durch den gesamten Innenraum. Instrumententafel, Armauflagen und Türverkleidung sind im weichen Mikrofasermaterial Dinamica in Schwarz ausgeführt.

Das oben und unten abgeflachte RS-Lenkrad ist entsprechend des Innenraums gestaltet, mit blindperforiertem Nappaleder bezogen und mit farbiger 12-Uhr-Markierung in Glattleder ausgestattet. Die Spange in der Bauchspeiche ist in diesen Innenräumen in Rot gehalten. Über die integrierten RS-Satelliten im Lenkrad lassen sich die RS-Fahrmodi direkt anwählen sowie die Boost-Funktion aktivieren.

Beim roten Innenraum steht dem Kunden auch eine Variante mit sportiven Farbakzenten zur Auswahl. Dabei werden außer dem Sitz alle Interieur-Elemente im besonders sportlichen Dinamica tiefschwarz ausgeführt – unter anderem das Lenkrad, die Kniepads, die Armlehne, der Softwrap in der Instrumententafel und die Türarmlehnen.

Zum sportlichen Ambiente tragen auch Highlight-Flächen im Innenraum bei, die serienmäßig in dunkler metallischer Farbgebung in sogenannter Vanadiumoptik gehalten sind. Dazu gehören die Schaltwippen, das Audi Emblem und die Spange am Lenkrad, die Türgriffe, die Einstiegsleisten, die Lüftungsdüsen und RS-exklusiv der Rahmen der beleuchteten Sitztrichterblende mit RS-Logo.

Für die Komplettierung des Interieurs stehen verschiedene Dekoreinlagen zur Wahl: in Carbon Micro Köper Struktur offenporig, Aluminium matt gebürstet mit Linearprägung in Anthrazit sowie – exklusiv für den RS – Aluminium Rhombus, schwarz lackiert.

### **Optionales Audi Sport Paket: Design trifft Performance**

Eine neue und exklusive Option bietet Audi Sport all denen, die ihren RS 5\* noch weiter individualisieren möchten: Das optionale Audi Sport Paket bietet die maximale Ausstattung bei Design, Klangstärke, Performance und Individualisierung.

Mit dem Paket sind die vorderen Lufteinlässe noch größer und sportlicher ausgestellt und der Heckdiffusor noch dynamischer gestaltet. Im Bereich der Außenfarben platziert Audi Sport Bedfordgrün Metallic an der Spitze – dieser Lack ist ausschließlich im Paket erhältlich. Passend dazu: Eine exklusive Variante des 21-Zoll-Rads in Schwarz mit Glanzdrehung (Bicolor) und seidenmattem Finish. Dahinter erstrahlt die optionale Keramikbremse in der exklusiven Farbvariante Bronze. Die RS-Sportabgasanlage mit matt-schwarzen Endrohren ist ebenfalls Bestandteil und sorgt für einen unvergleichlichen RS-Sound. Zudem erreicht der neue RS 5\* mit dem Audi Sport Paket 285 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Der exklusive Innenraum besticht durch eine absolut sportliche Erscheinung. Die Ledersitze sind mit Dinamica in tiefschwarz an den Sitz- und Lehnenseitenwangen akzentuiert, während Dinamica in tiefschwarzer Ausführung auch die übrigen Flächen des Innenraums inklusive Lenkrad dominiert. Messingfarbene Akzente und Kontrastnähte in Serpentinegrün setzen markante Kontraste – erstmals in dieser Farbe. Die Sitznähte mit Wabensteppung, Gurte, Fußmattennähte mit RS-Logo und das Lenkrad mit spezifischem 6-Uhr-Einleger sind exklusiv für das Audi Sport Paket in dieser Farbe erhältlich.

Das neue Carbon Camouflage Optikpaket ist ausschließlich in Verbindung mit dem Audi Sport Paket erhältlich. Es beinhaltet im Exterieur die Wings in der Frontschürze, die Einleger im Schweller und in der Heckschürze sowie die Außenspiegelgehäuse. Im Interieur sind die Dekore ebenfalls in Carbon Camouflage matt ausgeführt. Auf Wunsch lässt sich das Audi Sport Paket mit alternativen Innenräumen und 21-Zoll-Rädern kombinieren.

**Kommunikation Produkt und Technologie**

Christian Hartmann

Pressesprecher Modellreihen e-tron GT,  
Q8 e-tron, RS 5, Automatisiertes Fahren,  
Brennstoffzelle

Telefon: +49 151 52844338

E-Mail: [christian.hartmann@audi.de](mailto:christian.hartmann@audi.de)

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

**Kommunikation Produkt und Technologie**

Stefanie Melander

Pressesprecherin Modellreihen Audi A5,  
Licht

Telefon: +49 160 93980732

E-Mail: [stefanie.melander@audi.de](mailto:stefanie.melander@audi.de)

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



---

Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati produzieren an 22 Standorten in 13 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2024 hat der Audi Konzern rund 1,7 Millionen Automobile der Marke Audi, 10.643 Fahrzeuge der Marke Bentley, 10.687 Automobile der Marke Lamborghini und 54.495 Motorräder der Marke Ducati an Kundinnen und Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2024 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von €64,5 Mrd. ein Operatives Ergebnis von €3,9 Mrd. Zum Stichtag 31. Dezember arbeiteten weltweit mehr als 88.000 Menschen für den Audi Konzern, davon mehr als 55.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie einer Vielzahl neuer Modelle setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, vollvernetzter Premiummobilität konsequent fort.

---

## Vorläufige Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:

### **Audi RS 5 Avant**

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,5–3,9 l/100 km (vorläufig); Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 18,7–17,8 kWh/100 km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 102–88 g/km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): C-B (vorläufig); Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,2–9,6 l/100 km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G (vorläufig)

### **Audi RS 5 Limousine**

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,3–3,8 l/100 km (vorläufig); Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 18,4–17,7 kWh/100 km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 98–86 g/km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): C-B (vorläufig); Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,0–9,5 l/100 km (vorläufig); CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G (vorläufig)