Das Audi RS 5 Coupé

Das RS 5 Coupé ist das sportlichste Derivat der A5-Familie. Es bietet die Antriebs-Power und die Fahrdynamik eines starken Sportwagens, verpackt in eine Coupé-Karosserie von bestechender Eleganz. Ihr Design hat jetzt einige neue, scharfe Akzente hinzugewonnen, denn auch der RS 5 erhält zahlreiche Umfänge, die auch die restlichen A5 Modelle kennzeichnen.

Das Audi RS 5 Coupé nutzt einen hochdrehenden V8-Saugmotor mit 4.163 cm^3 Hubraum; er ist eng mit dem V10 verwandt, der den Hochleistungssportwagen R8 antreibt. Der 4.2 FSI gibt seine 331 kW (450 PS) Leistung bei 8.250 1/min ab, die maximal 430 Nm Drehmoment stehen von 4.000 bis 6.000 Touren bereit. Die spezifische Leistung des Aggregats beträgt 108,1 PS pro Liter Hubraum. Das bissige Ansprechen, das gierige Hochdrehen und der satte, melodiöse Sound weisen den V8 als reinrassigen Sportmotor aus.

Der 4.2 FSI, der im Werk Györ (Ungarn) in Handmontage entsteht, katapultiert den Zweitürer in 4,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter auf elektronisch begrenzte 250 km/h Topspeed, auf Wunsch regelt Audi die Spitze erst bei 280 km/h ab. Im Mittel verbraucht der Hightech-V8 deutlich unter den Werten der direkten Wettbewerber. Diese ist dem Einsatz der Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten von Audi zu verdanken, zu denen auch ein Rekuperationssystem gehört.

Die serienmäßige Siebengang S tronic trägt mit ihrem hohen Wirkungsgrad und dem lang übersetzten letzten Gang ebenfalls zur Effizienz bei. Der Fahrer kann das blitzschnell schaltende Doppelkupplungsgetriebe automatisch agieren lassen oder selbst steuern, mit dem Wählhebel oder mit Wippen am Lenkrad. Das integrierte Launch-Control-Programm sorgt für raketenartige Starts, indem es das Einrücken der Kupplung bei mittlerer Drehzahl managt.

Highend: quattro mit Kronenraddifferenzial

Wie jedes RS-Modell bringt auch das RS 5 Coupé seine Kraft mit dem permanenten Allradantrieb quattro auf die Straße. Das Kronenrad-Mittendifferenzial, sein Herzstück, baut kompakt und leicht. Es kann die Verteilung der Momente zwischen Vorder- und Hinterachse blitzschnell und in einem weiten Bereich variieren; bei Bedarf strömen bis zu 70 Prozent nach vorn und maximal 85 Prozent nach hinten. Die Standard-Auslegung ist mit 40 : 60 sportlich-heckbetont.

Das Kronenrad-Mittendifferenzial arbeitet mit der radselektiven Momentensteuerung zusammen, die auf alle vier Räder zugreift. Wenn ein kurveninneres Rad bei dynamischer Gangart zu stark entlastet wird, wird es leicht abgebremst, noch bevor Schlupf auftritt. Als optionale Ergänzung liefert Audi das Sportdifferenzial, das die Kräfte über zwei Überlagerungsstufen aktiv zwischen den Hinterrädern verteilt.

Präzise und stabil: Das Fahrwerk

Das Fahrwerk des RS 5 Coupé bringt schnelles und präzises Einlenken, hohe Kurvengeschwindigkeiten und souveräne Stabilität zusammen. Die meisten Komponenten der Fünflenker-Vorderachse und der spurgesteuerten Trapezlenker-Hinterachse sind aus Aluminium gefertigt. Die neue geschwindigkeitsabhängige Servolenkung arbeitet elektromechanisch. Sie ist direkt übersetzt, liefert feinfühligen Fahrbahnkontakt und kann bei Bremsungen auf unterschiedlich griffigen Oberflächenbelägen mit leichten Eingriffen unterstützen. Da sie bei Geradeausfahrten keine Energie aufnimmt, trägt sie zur Effizienzsteigerung bei.

Das straffe Setup legt die Karosserie 20 Millimeter tiefer als beim Audi A5. Neu designte Aluminium-Schmiederäder im Format 19 Zoll mit Reifen der Größe 265/35 gehören zur Serienausstattung; optional rollt das Hochleistungscoupé auf 20-Zöllern mit Reifen im Format 275/30.

Die Bremsanlage des RS 5 Coupé arbeitet nun mit großen innenbelüfteten Wave-Bremsscheiben, die vorderen weisen 365 Millimeter Durchmesser auf. Die stählernen Reibringe mit ihrer wellenförmigen Außenkontur sind gelocht und über Stifte mit den Aluminium-Bremstöpfen verbunden – dieser Aufbau reduziert Spannungen, führt die Wärme schnell ab und verhindert die Übertragung von Temperaturspitzen. Zudem führt neu gestaltete Form der Reibringe zu einer Gewichtsersparnis von insgesamt zirka drei Kilogramm und verbessert so die Bilanz der ungefederten Massen.

Die Bremssättel sind hochglänzend schwarz lackiert, die vorderen verzögern mit je acht Kolben. Optional hat der RS 5 an der Vorderachse Scheiben aus Kohlefaser-Keramik. Das Stabilisierungssystem ESP integriert einen Sportmodus und lässt sich auch komplett abschalten.

Auf Wunsch liefert Audi eine besonders dynamische Dämpfungstechnologie mit – das Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control DRC. Je zwei Stoßdämpfer, die sich diagonal gegenüber liegen, sind über Ölleitungen und ein Zentralventil miteinander verbunden. Bei schneller Kurvenfahrt intensiviert das System die Abstützung des kurvenäußeren Vorderrads. Das Sportfahrwerk plus verfügt über eine variable Dämpfercharakteristik, die dreistufig einstellbar ist.

Das Fahrdynamiksystem Audi drive select ist Serie im RS 5 Coupé. Es erlaubt dem Fahrer, die Kennlinien der Lenkung, der Siebengang S tronic und des Gaspedals in den drei Modi comfort, auto und dynamic zu variieren. Wenn ein Audi MMI Navigationssystem an Bord ist, kommt der zusätzliche Modus individual dazu, den der Fahrer selbst komponieren kann. Der Sound der Abgasanlage lässt sich per Audi drive select ebenfalls modulieren; im dynamic-Programm untermalen effektvolle Zwischengas-Stöße das Herunterschalten.

Neben dem Sportdifferenzial und der Dämpfercharakteristik im Sportfahrwerk plus steht auch die Dynamiklenkung als Baustein für Audi drive select zur Wahl. Mit ihrem Überlagerungsgetriebe variiert sie die Lenkübersetzung je nach Geschwindigkeit um fast 100 Prozent; im Kurvengrenzbereich lenkt sie mit kleinen Impulsen gegen.

Unverwechselbar: Das Design

Das Audi RS 5 Coupé steht athletisch auf der Straße, seine klassisch-elegante Zweitürer-Linie fasziniert mit scharfen Akzenten. Der neue an den oberen Ecken angeschrägte Singleframe-Grill trägt ein hochglänzendes anthrazitgraues Gitter in Rautenstruktur und einen Rahmen in matter Aluminiumoptik. Die serienmäßigen Xenon plus-Scheinwerfer werden von schmalen LED-Tagfahrlicht-Bändern eingefasst. Die Luft strömt durch große Öffnungen ein, die in einen markant gezeichneten Stoßfänger eingebettet liegen; er trägt eine Splitter-Kante wie ein Rennwagen. Die Motorhaube wurde durch schärfere Kanten plastischer modelliert; so wirkt der RS 5 von vorne noch flacher und breiter.

Die ausgestellten Aluminium-Kotflügel vorn und die hinteren Seitenteile mit den scharfen horizontalen Oberkanten erinnern an zwei klassische Audi der 80er Jahre – den Allrad-Pionier Audi quattro und den Sport quattro. Die Seitenschweller tragen kantige Aufsätze; die Zierleisten und die Gehäuse der Außenspiegel sind in matter Aluminiumoptik gehalten.

Am Heck dominieren die beiden ovalen Endrohre der zweiflutigen Abgasanlage, die in den neu designten Stoßfänger integriert sind. Auf Wunsch liefert Audi eine Sportgasanlage mit voluminöserem Klang; ihre Endrohre tragen schwarze Blenden. Die LED-Heckleuchten präsentieren sich ebenfalls mit neuen durchgezogenen Leuchtbändern. Der große Diffusor ist weit nach oben gezogen; der Spoiler in der Heckklappe fährt bei 120 km/h Tempo selbsttätig aus.

Der Unterboden ist großflächig verkleidet und integriert Luftdüsen für die Siebengang S tronic und die vorderen Bremsen. Dank der hoch entwickelten Aerodynamik erzeugt das RS 5 Coupé bei hoher Geschwindigkeit Abtrieb, der die Stabilität weiter verbessert.

Durch die dynamische Optik verändern sich die Abmessungen leicht: Das RS 5 Coupé ist 23 Millimeter länger und sechs Millimeter breiter als das A5 Coupé, aber sechs Millimeter niedriger. Im Farb-Fächer stehen acht Töne zur Wahl, von Uni- über Metallic- und Perleffektlackierungen bis hin zur speziell pigmentierten Kristalleffektfarbe.

Dynamische Eleganz: Das Interieur

Die Linie dynamischer Eleganz prägt auch den Innenraum. Sportsitze mit integrierten Kopfstützen sind Serie; sie lassen sich elektrisch einstellen und sind mit einer Kombination aus schwarzem Leder und Alcantara bezogen. Alternativ bietet Audi Sitzbezüge in Leder Feinnappa an; wahlweise in schwarz oder in neuem mondsilber, jeweils dezent mit einer felsgrauen Biesennaht akzentuiert. Ebenso werden Schalensitze mit klappbarer Lehne oder bequeme Klimakomfortsitze mit Belüftungsfunktion angeboten. Das Interieur ist in schwarz gehalten, schmale Chromspangen an Schaltern und Bedienelementen setzen feine Akzente. Die Dekoreinlagen bestehen aus Carbon, gebürstetem oder geätztem Aluminium, glänzendem Klavierlack oder hellem Edelstahlgewebe.

Das neue Multifunktions-Sportlederlenkrad mit seinem dicken Kranz ist unten abgeflacht und besticht durch sein neues, noch einfacheres Bedienkonzept; der Zündschlüssel und der Knauf des Wählhebels präsentieren sich ebenfalls überarbeitet. Auch die Lenkstockhebel wurden aktualisiert. Die Instrumente tragen schwarze Zifferblätter und eine weiße Beschriftung mit spezieller Skalierung. Die roten Zeiger von Tacho und Drehzahlmesser laufen beim Einschalten der Zündung einmal rasch zum Anschlag und wieder zurück – ein sportlicher Anblick. Die Türöffner bestehen aus jeweils zwei filigranen Stegen, ein typisches RS-Feature.

Das Fahrerinformationssystem mit Farbdisplay integriert ein RS-Menü mit Laptimer zum Festhalten von Rundenzeiten und ein Ölthermometer; beim Start wartet es mit einem speziellen RS-Begrüßungsbildschirm auf. Im Kombiinstrument umfasst eine Blende in Klavierlackoptik den Instrumenteneinsatz. Die Pedale, die Fußstütze und die Tasten der optionalen MMI Navigationssysteme glänzen in Aluminiumoptik. Einlagen aus Aluminium zieren die Einstiegsleisten, RS 5-Schriftzüge setzen Akzente.

Darüber hinaus stellt Audi viele exklusive Features für das Interieur zur Wahl. Für den Motorraum ist ein Designpaket in Carbon zu haben, für die Karosserie Optikpakete in Schwarz oder matter Aluminiumoptik. Eine breite Palette leistungsfähiger Assistenz- und Kommunikationssysteme ergänzt das Programm der Sonderausstattungen. Unter ihnen sind die adaptive cruise control, der Audi side assist, das adaptive light, die MMI Navigation plus, das Bluetooth Autotelefon online und das Bang & Olufsen Soundsystem.

Der neue 4.0 TFSI

Audi baut seine Motorenpalette weiter aus – mit einem neuen Hochleistungs-Benzinmotor. Der 4.0 TFSI, der im S6, S6 Avant, S7 Sportback und S8 in leicht unterschiedlichen Konfigurationen zum Einsatz kommt, leistet zwischen 309 kW (420 PS) und 382 kW (520 PS), seine Drehmomentwerte reichen bis 650 Nm. Der neue V8 ist ein Hightech-Aggregat mit zahlreichen innovativen Lösungen.

Der 4.0 TFSI ist das jüngste Mitglied der großen V-Motorenfamilie von Audi, er weist all ihre typischen Merkmale auf. Sein Zylinderwinkel beträgt klassische 90 Grad, der Kettentrieb für die vier Nockenwellen und die Nebenaggregate liegt platzsparend auf der Rückseite, und das Zylindergehäuse besteht aus Aluminium-Silizium-Guss. Der Achtzylinder baut sehr leicht, und die sehr kompakte Bauweise reduziert die Länge auf 497 Millimeter.

Die Kraftstoffversorgung erfolgt mit der FSI-Direkteinspritzung von Audi. Schaltbare Klappen in den Einlasskanälen versetzen die einströmende Luft in eine walzenförmige Rotation, welche die Verbrennung verbessert. Wie fast alle Motoren der Marke folgt auch der neue 4.0 TFSI dem Prinzip des Downsizings – Aufladung ersetzt Hubraum. Pro Zylinderbank verdichtet ein Turbolader die angesaugte Luft. Die Twinscroll-Technik, bei der das Abgas mit hoher Geschwindigkeit über zwei separate Kanäle auf das Turbinenrad strömt, ermöglicht einen extrem frühen Drehmomentaufbau, schon knapp über Leerlaufdrehzahl.

Die beiden Turbos und ihr Ladeluftkühler sind im Innen-V der Zylinderbänke untergebracht statt, wie sonst üblich, außen neben dem Kurbelgehäuse. Audi hat die Zylinderköpfe auf neuartige Weise aufgebaut: Die Abgasseite liegt innen, die Ansaugseite außen. Dieses Layout sorgt für eine kompakte Bauweise und kurze Gaslaufwege mit minimalen Strömungsverlusten – der 4.0 TFSI reagiert spontan auf die Gaspedalbefehle. Eine aufwändige Isolierung der heißen Bauteile, insbesondere der Abgaskrümmer, hält die thermischen Verhältnisse im Innen-V stabil.

Eine weitere Innovation ist das Zylindermanagement von Audi. In Bereichen von niedriger bis mittlerer Last und Drehzahl schaltet es in den beiden Bänken des V8 je zwei Zylinder ab – das senkt den Kraftstoffverbrauch erheblich. Dank eines breiten Bündels innovativer Maßnahmen bleibt die hohe mechanische und akustische Laufkultur des Motors auch in diesen Phasen gewahrt; die Stilllegung ist praktisch nicht zu bemerken. Zur Realisierung des Zylindermanagements dient das weiterentwickelte Audi valvelift system – es schließt die Ein- und Auslassventile der betroffenen Zylinder.

Der 4.0 TFSI nutzt alle Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten von Audi. Sie reichen von den reibungsreduzierenden Maßnahmen über das Start-Stop-System und das Rekuperationssystem bis zum innovativen Thermomanagement; es deaktiviert die Wasserpumpe während der Warmlaufphase, damit das Motoröl schnell auf Temperatur kommt. Die neue geregelte Ölpumpe variiert den Öldruck in zwei Stufen, die Spritzölkühlung für die Kolbenböden wird kennfeldgesteuert eingeschaltet. In allen großen S-Modellen sorgt der neue 4.0 TFSI für souveränen Vortrieb und stellt dabei sein hohes Effizienzpotenzial unter Beweis.

Die Auslieferung des Audi RS 5 Coupé begann in Deutschland im April 2012. Der Grundpreis beträgt 78.750 Euro.