



**AMAG Automobil- und Motoren AG**

PR und Kommunikation Audi

Katja Cramer

Telefon: +41 56 463 93 61

E-Mail: [audi.pr@amag.ch](mailto:audi.pr@amag.ch)

[www.audi.ch](http://www.audi.ch)

## Das neue Audi RS 5 Coupé

Kompakt informiert

### V6-Power in neuer Form: das Audi RS 5 Coupé

**Mit der zweiten Generation des Audi RS 5 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,7; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 197) präsentiert Audi Sport das erste Modell in der aktuellen RS-Designsprache. Für Vortrieb sorgt ein komplett neu entwickelter 2.9 TFSI Biturbo mit 331 kW (450 PS) und 600 Nm Drehmoment. Der serienmässige quattro-Antrieb verteilt die Power auf alle vier Räder.**

„Das neue Audi RS 5 Coupé ist der Gran Turismo unter den RS-Modellen von Audi Sport. Das High-Performance Coupé verknüpft elegante Ästhetik mit hoher Alltagstauglichkeit. Sein V6-Biturbo ist komplett neu entwickelt und sorgt für deutlich mehr Performance bei höherer Effizienz“, beschreibt Stephan Winkelmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH, das neue Modell.

Bei der Gestaltung des RS 5 Coupé haben sich die Designer von markanten Motorsport-Details des Audi 90 quattro IMSA GTO inspirieren lassen. Die Front prägen massive Lufteinlässe mit RS-typischer Wabenstruktur. Der Singleframe-Kühlergrill ist deutlich breiter und flacher als beim Basismodell. Neben den Scheinwerfern befinden sich zusätzliche seitliche Luftein- und auslässe, die optionalen Matrix LED-Scheinwerfer sind durch abgedunkelte Blenden differenziert. An den Flanken betonen quattro-Blister die kräftigen Wölbungen über den um 15 Millimeter verbreiterten Radhäusern. Darin sitzen serienmässig 19-Zoll-Aluminium-Schmiederäder, 20-Zöller stehen optional zur Wahl. Einen sportlichen Abschluss bilden der RS-spezifische Diffusoreinsatz, die ovalen Endrohre der RS-Abgasanlage sowie eine aufgesetzte Spoilerlippe. Mit einer Länge von 4.723 Millimeter misst das neue RS 5 Coupé 74 Millimeter mehr als das Vorgängermodell.

Ein deutliches Plus an Kraft und Effizienz sowie einen unvergleichlich sonoren RS-Sound bietet der von Audi neu entwickelte 2.9 TFSI V6-Biturbo-Motor. Er leistet 331 kW (450 PS). Sein maximales Drehmoment von 600 Nm – 170 Nm mehr als beim Vorgängermodell – liegt in einem breiten Drehzahlband von 1.900 bis 5.000 Touren an. Damit spurtet das Top-Modell der A5-Familie in 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 250 km/h Höchstgeschwindigkeit – mit dem optionalen RS-Dynamikpaket sogar 280 km/h.



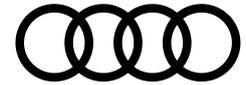
Die beiden Turbolader des 2.9 TFSI-Aggregats sind zentral im Innen-V des Motors platziert, jeder von ihnen versorgt eine Zylinderbank. Das B-Zyklus-Brennverfahren mit zentraler Direkteinspritzung steht für ein neues Mass an Effizienz innerhalb der RS-Familie. Im NEFZ-Fahrzyklus begnügt sich der V6-Biturbo mit 8,7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (197 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer). Das bedeutet eine Effizienzsteigerung von 17 Prozent gegenüber dem Vorgängermodell. Dabei profitiert das neue RS 5 Coupé auch von einer deutlichen Gewichtskur. Es bringt 1.655 Kilogramm auf die Waage – 60 Kilogramm weniger als bisher. Auf Wunsch besteht das Dach aus Carbon mit sichtbarer Faserstruktur.

Die Kraft des Biturbo gelangt über eine sportlich abgestimmte Achtstufen-tiptronic mit optimierten Schaltzeiten auf den permanenten Allradantrieb quattro mit selbstsperrendem Mittendifferenzial. Die Antriebskräfte werden asymmetrisch 40:60 auf die Achsen verteilt. Dynamisches Handling mit optimaler Traktion und grösstmöglicher Sicherheit ist dadurch garantiert. Auf Wunsch liefert Audi Sport ein Sportdifferenzial an der Hinterachse.

An der Vorderachse kommt eine weiterentwickelte Fünflenker-Konstruktion zum Einsatz. Im Heck löst eine Fünflenker- die Trapezlenkerachse des Vorgängermodells ab. Dies kommt den sportlichen Fahreigenschaften und der Agilität zugute. Gleichzeitig nimmt der Komfort deutlich zu. Mit dem serienmässigen RS-Sportfahrwerk liegt das neue RS 5 Coupé 7 Millimeter tiefer als das Basismodell. Alternativ offeriert Audi Sport das RS-Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control (DRC), eine Keramikbremse und die Dynamiklenkung mit RS-spezifischer Abstimmung. Über das serienmässige Fahrdynamiksystem Audi drive select kann der Fahrer sein persönliches Fahrerlebnis individueller, dynamischer oder komfortabler gestalten.

Der in Schwarz gehaltene Innenraum ist äusserst hochwertig und sportlich ausgestattet. RS-Sportsitze, optional in Leder Feinnappa mit Wabensteppung, sowie das unten abgeflachte RS-Multifunktions-Sportlederlenkrad unterstreichen den Charakter des High-Performance-Coupés auch im Interieur. Der Lenkradkranz trägt das RS-Emblem, ebenso wie die vorderen Sitzlehnen und die Schaltkulisse. Spezielle RS-Anzeigen im Audi virtual cockpit geben Aufschluss über Reifendruck, Drehmoment und g-Kräfte. Beim Erreichen der Drehzahlgrenze fordert ein Schaltblitz den Fahrer zum Hochschalten auf. Das RS-Designpaket bringt Rot als sportliche Kontrastfarbe ins Spiel – an der Mittelkonsole sowie an Armauflegen, Gurten und den Fussmatten mit RS-Logo. Lenkrad, Wählhebel und Kniepads sind in Alcantara ausgeführt. Das Designpaket sonomagrün von Audi exclusive bereichert den Innenraum mit entsprechenden Kontrastnähten – passend zur neuen, exklusiven Aussenfarbe.

Für beste Unterhaltung an Bord sorgt ein umfangreiches Infotainmentangebot. Die auf Wunsch erhältliche MMI Navigation plus mit MMI touch beinhaltet den Hardware-Baustein Audi connect. Er verbindet das neue RS 5 Coupé via LTE mit dem Internet. Dank der fest im Auto verbauten Audi connect SIM ist die Daten-Flatrate für die connect-Dienste samt europaweitem Roaming für drei Jahre kostenlos. Über den optional buchbaren WLAN-Hotspot können Mitfahrer mit ihren mobilen Endgeräten im World Wide Web surfen. Das Audi smartphone interface stellt über Apple Car Play und Android Auto ausgewählte



Apps in einem separaten MMI-Menü dar. Die Bedienung erfolgt mühelos und intuitiv – dank natürlicher Sprachsteuerung, Freitextsuche und Multifunktionslenkrad. Das Touchpad in der Mittelkonsole ermöglicht Zoomen und Scrollen und dient zur Eingabe von Zeichen. Weitere Highend-Technologien wie das Head-up-Display und die bis zu 30 Fahrerassistenzsysteme erhöhen Sicherheit, Komfort und Effizienz. Das intelligente Zusammenspiel der Systeme bildet einen weiteren Schritt auf dem Weg zum pilotierten Fahren.

Im Juli 2017 kommt das neue High-Performance-Coupé in der Schweiz zu den Händlern. Der Preis beträgt 105'800,- CHF.



## Die Fakten

# Das neue Audi RS 5 Coupé

(Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,7; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 197)

## Exterieurdesign und Karosserie

- erstes Audi Sport-Modell mit neuer RS-Designsprache
- inspiriert vom Audi 90 quattro IMSA GTO
- quattro-Blister betonen Schwünge über den breiten Radhäusern (15 mm breiter als A5)
- zusätzliche Lufteinlässe/-auslässe an Front und Heck
- noch sportlicherer Singleframe-Grill: breiter und flacher als beim Basismodell
- **LED-Scheinwerfer** in Serie, optional **Matrix LED-Scheinwerfer** in RS-spezifischem Design (abgedunkelte Optik) mit dynamischem Blinklicht vorn und hinten, dreidimensionale LED-Heckleuchten
- Gesamtgewicht um bis zu 60 Kilogramm gesenkt (im Vergleich zum Vorgänger)
- optionales Carbon-Dach (Gewichtreduktion: - 3 Kilogramm)
- Länge: 4.723 Millimeter (+ 74 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)
- Radstand: 2.766 Millimeter (+ 15 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)
- Breite: 1.861 Millimeter (+ 1 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)
- Höhe: 1.360 Millimeter (- 6 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger)

## Motor

- komplett neu entwickelter 2.9 TFSI Biturbo mit 331 kW (450 PS)
- 600 Nm Drehmoment (+ 170 Nm im Vergleich zum Vorgänger)
- von 0 auf 100 km/h in 3,9 Sekunden (- 0,6 Sekunden im Vergleich zum Vorgänger)
- Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, auf Wunsch 280 km/h
- sportlich-direktes Ansprechverhalten durch Position der beiden Turbolader im Innen-V
- Effizienzsteigerung: 17 Prozent weniger Verbrauch (im Vergleich zum Vorgänger), unter anderem durch **B-Zyklus-Brennverfahren** mit zentraler Direkteinspritzung
- markanter RS-Sound mit emotionalem Fauchen des V6 TFSI

## Kraftübertragung

- **Achtstufen-tiptronic** speziell abgestimmt für sportlich-dynamisches Fahren
- **permanenter Allradantrieb quattro** mit selbstsperrendem Mittendifferenzial serienmässig
- Elektronische Stabilisierungskontrolle mit drei Modi und **radselektiver Momentensteuerung**
- **Sportdifferenzial** optional



## **Fahrwerk**

- Fünflenker-Konstruktion an Vorder- und Hinterachse
- RS-Sportfahrwerk mit sportlicher Auslegung und direktem Handling serienmässig
- optional RS-Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control (DRC)
- neue elektromechanische Servolenkung, auf Wunsch [Dynamiklenkung](#)
- Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) serienmässig
- optional High-Performance-Keramikbremse mit gelochten Scheiben (400 mm) vorne

## **Innenraum**

- RS-spezifische Elemente für mehr Sportlichkeit im Innenraum
- perfekte Verarbeitung, hochwertige Materialien und neue Farben
- vier Sitzplätze, grosszügiger Innenraum mit erhöhtem Platzangebot:
  - + 26 Millimeter Schulterraum vorn (im Vergleich zum Vorgänger)
  - + 23 Millimeter Kniefreiheit im Fond (im Vergleich zum Vorgänger)

## **Infotainment und Bedienung**

- neues MMI-Bedienkonzept mit intuitiver [Freitextsuche](#) und [natürlicher Sprachsteuerung](#)
- [Audi virtual cockpit](#) mit speziellem RS-Screen: Informationen über Reifendruck, Drehmoment und g-Kräfte, Schaltblitz fordert Fahrer zum Hochschalten auf
- optional [Head-up-Display](#) mit RS-spezifischer Anzeige
- Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus mit [MMI touch](#) inklusive [Audi connect](#) für drei Jahre kostenfrei, LTE-Übertragung
- WLAN-Hotspot zur Anbindung mobiler Endgeräte
- [Audi connect SIM](#) – europaweites und kostenfreies Roaming
- [Audi connect Notruf & Service](#) mit Online Pannruf, Notruf, Servicetermin online sowie Remote-Funktionen per [Audi MMI connect App](#)
- [Audi smartphone interface](#) für die Einbindung von Apple- und Android-Smartphones
- [Audi phone box](#) für verbesserte Empfangsqualität sowie induktives Laden
- Bang & Olufsen Sound System mit 3D-Klang, 19 Lautsprechern, 755 Watt Leistung

## **Fahrerassistenzsysteme**

- bis zu 30 Assistenzsysteme zur Unterstützung des Fahrers, viele davon serienmässig
- Highlights:
  - [adaptive cruise control Stop&Go](#) inklusive [Stauassistent](#)
  - [Parkassistent](#)
  - [Querverkehrsassistent hinten](#)
  - [Ausstiegswarnung](#)
  - [Abbiegeassistent](#)
  - [kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung](#)
  - [Audi pre sense city](#) (serienmässig) sowie [Audi pre sense basic](#) und [rear](#)

Das Auto im Detail

## Der Gran Turismo unter den RS-Modellen: das neue Audi RS 5 Coupé

Das Audi RS 5 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,7; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 197) verbindet die Kraft eines Leistungssportlers mit Ästhetik und Alltagstauglichkeit. Sein neu entwickelter 2.9 TFSI Biturbo leistet 331 kW (450 PS) und stemmt 600 Nm Drehmoment. Der serienmäßige quattro-Antrieb verteilt die Power auf alle vier Räder und garantiert Traktion, Dynamik und Stabilität bis weit in den Grenzbereich. An Bord beeindruckt innovative Infotainment-Lösungen und das intelligente Zusammenspiel zahlreicher Fahrerassistenzsysteme.

### Das Exterieurdesign

Das neue RS 5 Coupé gibt auf den ersten Blick den sportlichen Charakter eines Gran Turismo zu erkennen. Bei der Gestaltung haben sich die Designer von markanten Motorsport-Details des Audi 90 quattro IMSA GTO inspirieren lassen. Front, Flanken und Heck weisen RS-typische Differenzierungen auf. Mit 4.723 Millimeter Länge misst die zweite Generation des RS 5 Coupé 74 Millimeter mehr als das Vorgängermodell. Die Höhe beträgt 1.360 Millimeter und damit 6 Millimeter weniger. Die Breite ist mit 1.861 Millimeter nahezu identisch.

Im Vergleich zum A5 Coupé erscheint der Singleframe-Kühlergrill mit neuer Wabenstruktur deutlich breiter und flacher. Er trägt den quattro-Schriftzug sowie das RS 5-Emblem. Unter ihm verläuft ein farblich abgesetztes Blade, das die massiven Lufteinlässe miteinander verbindet. Sie nehmen ebenfalls die dreidimensionale Wabenstruktur auf und betonen die Dynamik des RS 5 Coupé.

Die Scheinwerfer sind serienmäßig in LED-Technologie ausgeführt, optional gibt es [Matrix LED-Scheinwerfer](#), die sich durch abgedunkelte Blenden unterscheiden. Neben ihnen befinden sich zusätzliche seitliche Lufteinlässe, die den Spitzensportler noch breiter und aggressiver wirken lassen.



Die Front des RS 5 Coupé wirkt sportlich-aggressiv – durch massive Lufteinlässe und den RS-Stoßfänger mit farblich abgesetztem Blade. Den breiten Singleframe mit schwarz glänzendem Wabengitter und quattro-Schriftzug hebt ein Rahmen in Aluminiumoptik hervor.



Die scharf gezeichnete Schulterlinie in Form der charakteristischen Welle verleiht dem neuen RS 5 Coupé einen Ausdruck emotionaler Eleganz. Sie ist nun erstmals dreidimensional gestaltet und lässt so ein Spiel von Licht und Schatten entstehen. An den Flanken betonen quattro-Blister die kräftigen Wölbungen über den um 15 Millimeter verbreiterten Radhäusern. Die in Wagenfarbe lackierte Schwellerverbreiterung hat einen Einleger in Schwarz oder optional in Carbon. Die Gehäuse der Aussenspiegel sind in matter Aluminiumoptik gehalten und optional ebenfalls in Carbon erhältlich, in Wagenfarbe oder in Schwarz.

Sportliche Akzente am kurzen Heck setzen der RS-spezifische Diffusoreinsatz, die ovalen Endrohre der RS-Abgasanlage und die vertikalen Luftauslässe an den Aussenseiten der LED-Rückleuchten. Eine aufgesetzte Spoilerlippe in Schwarz oder optional in Carbon rundet das Bild ab.

Die Optipakete – Schwarz glänzend, Carbon und Aluminium matt – erweitern das Individualisierungsangebot. Insgesamt ist das RS 5 Coupé in sieben Farben erhältlich, als exklusive Lackierung bietet Audi Sport den Ton Sonomagrün Metallic an. Im Programm von Audi exclusive gibt es zudem zahlreiche frei wählbare Aussenlackierungen.

### **Der Motor**

Mit dem neu entwickelten 2.9 TFSI knüpft Audi an den legendären 2,7 Liter-V6 aus dem ersten RS 4 Avant an. Von 1999 bis 2001 produziert, leistete er 280 kW (380 PS). Wie der 2,7-Liter-Motor ist der neue Hochleistungs-V6 als Biturbo konzipiert. Im Vergleich mit seinem direkten Vorgänger, einem freisaugenden Hochdrehzahl-V8-Aggregat, spielt er bei Durchzugskraft und Effizienz in einer neuen Dimension.

Von 1.900 bis 5.000 Umdrehungen pro Minute stemmt der 2.9 TFSI satte 600 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle, 170 Nm mehr als beim Vorgängermodell. Mit seinen 331 kW (450 PS) – einer Leistung von 155,5 PS pro Liter – beschleunigt er das neue RS 5 Coupé in 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h, sechs Zehntel schneller als bisher. Wenn der Kunde das RS-Dynamikpaket bestellt, hebt Audi die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 auf 280 km/h an.



<b>AUDI RS 5 Coupé</b>	<b>2.9 TFSI</b>
<b>Hubraum</b> in ccm	2.894
<b>max. Leistung</b> in kW (PS) bei /min	331 (450) bei 5.700-6.700
<b>max. Drehmoment</b> in Nm bei /min	600 bei 1.900-5.000
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> in km/h	250, optional 280
<b>Beschleunigung</b> 0 auf 100 km/h in s	3,9
<b>Verbrauch kombiniert</b> in l/100 km	8,7
<b>CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert</b> in g/km	197
<b>Antrieb</b>	permanenter Allradantrieb quattro
<b>Getriebe</b>	Achtstufen-tiptronic

### **Modulares Konzept: die neue V6-Generation**

Der 2.9 TFSI ist vom neuen 3.0 TFSI abgeleitet, der den Audi S5 antreibt. Wegen der höheren Kräfte in seinem Inneren wurde sein Hub um 3 auf 86 Millimeter verkürzt. Bei unveränderter Bohrung von 84 Millimeter misst der Hubraum 2.894 cm<sup>3</sup>. Das Zylinderkurbelgehäuse (ZKG) integriert dünnwandige Laufbuchsen aus Grauguss, die Kurbelwellen-Hauptlager wurden im Vergleich zum 3.0 TFSI um 2 Millimeter Durchmesser vergrößert.

Das ZKG entsteht im aufwändigen Sandgussverfahren aus einer Aluminium-Silizium-Legierung und wiegt nur 34 Kilogramm. Seine Wände sind in der so genannten Deepskirt-Bauweise tief heruntergezogen, auch diese Lösung spart Gewicht. Der ganze Motor bringt lediglich 182 Kilogramm auf die Waage, 31 Kilogramm weniger als sein V8-Vorgänger. Davon profitieren das Gesamtgewicht und die Achslastverteilung des neuen RS 5 Coupé.

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

Jeder der beiden Turbolader des 2.9 TFSI ist einer Zylinderbank zugeordnet und baut bis zu 0,95 bar Ladedruck auf. Wie bei allen neuen V6- und V8-Motoren von Audi sind die Lader im 90 Grad-Winkel der Zylinderbänke montiert, dementsprechend liegt bei den Zylinderköpfen die Abgasseite innen und die Ansaugseite aussen. Dieses Layout ermöglicht eine kompakte Bauweise und kurze Gaslaufwege mit minimalen Strömungsverlusten – der 2.9 TFSI reagiert extrem spontan auf die Bewegungen des rechten Pedals.

### **Verbrauchseinsparung: das neue B-Zyklus-Brennverfahren**

Der Hochleistungs-V6 besticht nicht nur mit starker Performance, sondern auch mit hoher Effizienz. Im NEFZ-Fahrzyklus begnügt er sich mit 8,7 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, was 197 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer entspricht. Das sind 17 Prozent Verbrauchseinsparung gegenüber dem Vorgängermodell. Ein entscheidender Faktor dafür ist das neue TFSI-Brennverfahren von Audi mit der Bezeichnung **B-Zyklus**. Es ist speziell für den Teillastbereich, die weit überwiegende Betriebsart, konzipiert.



Im Ansaugtakt schliessen die Einlassventile schon deutlich, bevor der Kolben den Unteren Totpunkt erreicht. Durch diese sehr kurze Öffnungsdauer bleibt die Frischgasmenge vergleichsweise klein. Wenn der Kolben nach dem Unteren Totpunkt wieder hochfährt, beginnt die Kompressionsphase entsprechend spät. Das erlaubt ein hohes geometrisches Verdichtungsverhältnis von 10,0:1 – die Verbrennung findet in einem relativ kleinen Volumen statt. Im Vergleich zur kurzen Kompressionsphase ist die Expansionsphase verlängert, was in einem hohen Wirkungsgrad resultiert.

Beim klassischen Miller-Zyklus bringt die verringerte Zylinderfüllung Einbussen an Drehmoment und Leistung mit sich. Audi neutralisiert sie durch die Turboaufladung und das zweistufig schaltende [Audi valvelift system \(AVS\)](#). Die vier Nockenwellen des 2.9 TFSI lassen sich um je 50 Grad Kurbelwinkel verstellen, bei höherer Last und Drehzahl schliesst das AVS die Einlassventile später. Die Öffnungsdauer verlängert sich von 130 auf 200 Grad Kurbelwinkel, zugleich wächst der Ventilhub von 6,0 auf 10,0 Millimeter. Die Zylinderfüllung nimmt erheblich zu – der 2.9 TFSI dreht kraftvoll hoch und liefert satte Leistung.

Ein wichtiger Baustein des [B-Zyklus-Brennverfahrens](#) ist die zentrale Lage des Injektors im Brennraum. Sie ermöglicht im Bereich der Einlassventile eine Geometrie, die im Zusammenspiel mit den Einlasskanälen die Gasladung gezielt verwirbeln lässt. Die Common-Rail-Anlage spritzt den Kraftstoff mit bis zu 250 bar ein – der hohe Druck sorgt für ein homogenes Spraybild und eine gleichmässige Ausbreitung der Flammfront.

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

Ein weiterer Effizienzbaustein des 2.9 TFSI ist das Thermomanagement. Das Kurbelgehäuse und der Zylinderkopf verfügen über getrennte Kühlkreisläufe. Nach dem Kaltstart regelt die schaltbare Wasserpumpe den Fluss des Kühlmittels durch den Motor so, dass das Öl rasch erwärmt wird. Die Abgaskrümmen sind in die Zylinderköpfe integriert und werden vom Kühlmittel umspült, dadurch unterstützen sie die rasche Erwärmung. Bei warmem Motor senkt diese Technologie die Abgastemperatur – vor allem bei sportlicher Fahrweise geht der Verbrauch dadurch deutlich 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.

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 trioal, also leicht dreieckig geformt, um Kraftspitzen auszugleichen. Die Ausgleichswelle rotiert auf besonders reibungsarmen Wälzlagern.

### **Kraftvoll: der Sound des V6-Biturbo**

Bereits beim Anlassen des Motors ertönt ein markanter Sound. Unter höherer Last öffnen die Klappen im Abgasstrang, das Klangbild wird noch voluminöser. Über das serienmässige Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) kann der Fahrer die Klappen selbst



steuern – sowohl bei der serienmässigen RS-Abgasanlage als auch bei der optionalen RS-Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohrblenden. Auch die Ansauganlage des V6-Biturbo ist aufwändig optimiert: Rohre aus poliertem Edelstahl lassen die Luft fast ungehindert einströmen.

### **Die Kraftübertragung**

Die schnell, spontan und sportlich schaltende [Achtstufen-tiptronic](#) mit optimierten Schaltzeiten ist Serie beim neuen RS 5 Coupé. Der Aufbau ihrer Radsätze und Schaltelemente führt zu geringen Schleppmomenten und damit zu einem hohen Wirkungsgrad. Die grosse Gangzahl erlaubt es, den Motor sehr oft nah am idealen Lastpunkt zu betreiben. Die unteren Gänge sind sportlich-kurz, die oberen Gänge drehzahl- und verbrauchssenkend lang übersetzt.

Der Fahrer kann zwischen den Modi D und S wählen, für den manuellen Gangwechsel gibt es spezielle RS-Schaltwippen am Lenkrad. Alle Kommandos gelangen rein elektrisch – by wire – an das Getriebe. Die dynamische Anfahrfunktion regelt Starts mit optimaler Traktion. Mit ihr schöpft das RS 5 Coupé sein volles Beschleunigungspotenzial aus. Voraussetzung: Der ESC-Sportmodus ist aktiv und der Wählhebel in S-Stellung.

### **Dynamische Kraftverteilung: der quattro-Antrieb**

Der [permanente Allradantrieb quattro](#) ist ein Alleinstellungsmerkmal im Segment. Mit seiner asymmetrisch-dynamischen Auslegung trägt er stark zum sportlich-stabilen Handling des neuen RS 5 Coupé bei. Im regulären Fahrbetrieb besitzt das System ein leicht hecklastiges Setup. Sein rein mechanisches Mittendifferenzial schickt 60 Prozent der Momente zur hinteren Achse und 40 Prozent nach vorne. Wenn an einer Achse Schlupf auftritt, strömt der Grossteil der Kräfte blitzschnell an die andere Achse – bis zu 85 Prozent nach vorn, bis zu 70 Prozent nach hinten. Diese hohen Sperrwerte erlauben eine klar definierte Momentenverteilung und ein exaktes Zusammenspiel mit den Regelsystemen.

Für ein noch dynamischeres Ansprechverhalten beim Einlenken und Beschleunigen sorgt das optionale [Sportdifferenzial](#) mit RS-spezifischer Abstimmung. Es verteilt die Momente aktiv und gezielt zwischen den Hinterrädern. In der neuesten Generation baut das Differenzial etwa ein Kilogramm leichter.



Die **radselektive Momentensteuerung** rundet die Arbeit des quattro-Antriebs ab. Bei schneller Kurvenfahrt verzögert sie die kurveninneren Räder mit fein dosierten Bremsengriffen, bevor sie durchrutschen können. Die Differenz der Vortriebskräfte lässt das Auto ganz leicht in die Kurve eindrehen – Agilität, Präzision und Stabilität werden nochmals gesteigert.

#### **RS-spezifisch abgestimmt: die Stabilisierungskontrolle mit drei Modi**

Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC haben die Entwickler inklusive der Antriebsschlupf-Regelung RS-spezifisch abgestimmt. Neben dem Normalmodus gibt es einen Sportmodus, bei dem die ESC später eingreift. Sie sorgt für zusätzlichen Fahrspass und ermöglicht auf einer Fahrbahn mit niedrigem Reibwert auch kontrollierte Drifts. Drückt der Fahrer die Taste länger als drei Sekunden, deaktiviert er die ESC vollständig und ermöglicht so ein besonders sportliches Fahrverhalten.

#### **Das Fahrwerk**

Das Achsprinzip des neuen RS 5 Coupé ermöglicht eine optimale Aufnahme von Längs- und Querkräften. An der Vorderachse kommt eine weiterentwickelte Fünflenker-Konstruktion zum Einsatz. Im Heck löst eine Fünflenker- die Trapezlenkerachse des Vorgängermodells ab. Dies kommt den sportlichen Fahreigenschaften und der Agilität zugute. Gleichzeitig nimmt der Komfort deutlich zu. Mit dem serienmässigen RS-Sportfahrwerk liegt das neue RS 5 Coupé 7 Millimeter tiefer als das Basismodell.

Alternativ offeriert Audi Sport das RS-Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control (DRC). Es arbeitet mit Stahlfedern und dreistufig einstellbaren Dämpfern, die über diagonale Ölleitungen und ein Zentralventil miteinander verbunden sind. Bei schneller Kurvenfahrt wirken die Ventile auf die Ölströmung am Dämpfer des eingefederten kurvenäusseren Vorderrads. Sie verstärken die Abstützung und reduzieren Nick- und Wankbewegungen.



So binden sie das Auto noch enger an die Strasse und verbessern das Handling. Die neue Dämpfer-Generation mit integriertem Schaltventil sorgt für eine deutlich spürbare Spreizung zwischen den einzelnen Modi von Audi drive select.

Über das serienmässige Fahrdynamiksystem kann der Fahrer sein persönliches Fahrerlebnis gestalten. [Audi drive select](#) beeinflusst die Charakteristik von Motor und Lenkung. Darüber hinaus passt das System die Schaltkennlinie, die Abgasklappensteuerung und weitere optionale Bausteine in den vier Modi auto, comfort, dynamic und individual an.

Als Alternative zur weiterentwickelten elektromechanischen Servolenkung offeriert Audi die [Dynamiklenkung](#) mit RS-spezifischer Abstimmung. Sie variiert ihre Übersetzung durch ein Überlagerungsgetriebe um bis zu 100 Prozent – abhängig vom Tempo und dem im Fahrdynamiksystem Audi drive select gewählten Modus. Am Kurven-Limit lenkt das System mit winzigen Impulsen gegen, was die Dynamik und die Fahrsicherheit weiter steigert. Bei der Einstellung dynamic in Audi drive select bleibt die Überlagerung der Dynamiklenkung starr, um eine sportlichere Fahrweise zu unterstützen.

Serienmässig fährt das RS 5 Coupé auf 19-Zoll-Schmiedeleichtbaurädern mit 265/35er Reifen. Auf Wunsch gibt es 20-Zöller in unterschiedlichen Designs, darunter auch ein neues, besonders leichtes Vollfräsräd. Ihre Reifen haben das Format 275/30. Hinter den grossen Rädern sitzen starke RS-Stahlbremsen mit gelochten Verbund-Scheiben. An der Vorderachse beträgt ihr Durchmesser 375 Millimeter, an der Hinterachse 330 Millimeter. Die Sechskolben-Bremssättel mit RS-Emblem sind schwarz lackiert, optional rot. Auf Wunsch montiert Audi vorn eine High-Performance-Keramikkbremse mit Sechskolben-Festsätteln sowie gelochten Scheiben der Dimension 400 Millimeter.

## **Die Karosserie**

Wie die gesamte A5-Modellfamilie profitiert auch das neue RS 5 Coupé von der deutlichen Gewichtskur. Es bringt 1.655 Kilogramm auf die Waage – 60 Kilogramm weniger als bisher. Die Karosserie des neuen RS 5 Coupé zählt zu den leichtesten im Segment. Sie wiegt dank geometrischen Leichtbaus und einem intelligenten Werkstoffmix 15 Kilogramm weniger als die Karosserie des Vorgängermodells. Der Modulquerträger unter der Instrumententafel besteht zum Beispiel aus Aluminium-Strangpressprofilen und -blechen, der Frontquerträger aus einem Strangpressprofil.

Bei den vorderen Federbeindomen handelt es sich um hochintegrierte Aluminium-Gussteile. Im Vergleich zu Stahlblech-Komponenten, die aus mehreren Einzelteilen zusammengeschweisst sind, sind sie insgesamt acht Kilogramm leichter. Diese Konstruktion ermöglicht eine sehr steife Anbindung der oberen Lenker an die Karosserie und bietet damit bestes Lenkansprechverhalten – optimale Bedingungen für die Fahrdynamik.

Warmumgeformte Bauteile bilden das hochfeste, crashsichere Rückgrat der Passagierzelle. Sie verstärken den Übergang vom Vorderwagen zum Innenraum, die vordere Zone des Dachrahmens, die B-Säulen, die Seitenschweller und Teile des Bodens. Ihr Anteil an der Karosseriestruktur beträgt 17 Prozent. Auf Wunsch besteht das Dach aus Carbon mit sichtbarer Faserstruktur – eine weitere Gewichtsersparnis von 3 Kilogramm.

Mit ihrer exzellenten Torsionssteifigkeit legt die Karosserie die Basis für hochpräzises Fahrverhalten und Ruhe an Bord. Damit übertrifft das neue RS 5 Coupé seine Wettbewerber. Schaltbare Motorlager sorgen für Komfort im Leerlauf. Bei der passiven Sicherheit erzielt das neue RS 5 Coupé ebenfalls Bestnoten. Im Innenraum bietet das adaptive Rückhaltesystem vorn hervorragenden Schutz. Es passt die Wirkung der Frontairbags und der Gurtkraftbegrenzer an die Sitzposition von Fahrer und Beifahrer an sowie an die Art eines Frontalaufpralls.

## **Der Innenraum**

Die gewachsenen Abmessungen des Gran Turismo, der um 15 Millimeter gestreckte Radstand und die kompakter bauenden Sitze erhöhen das Platzangebot für Fahrer und Passagiere. Zugelegt haben der Schulterraum in der ersten Sitzreihe um 26 Millimeter sowie die Kniefreiheit im Fond um 23 Millimeter. Die zentrale vordere Armablage mit Staufach, grosse Türtaschen, zwei Cupholder und ein neues geschlossenes Ablagefach unterhalb des Licht-Drehschalters steigern die Alltagstauglichkeit weiter. Ein serienmässiges Plus an Komfort erhalten Fahrer und Beifahrer in Form einer Gurthöhenverstellung inklusive elektrisch aus- und einfahrendem Gurtbringer. Die Rücksitzbank bietet zwei Passagieren Platz und integriert eine praktische Ablageschale in der Mitte der beiden Sitze sowie eine klappbare Armlehne. Die Lehnen lassen sich per Fernentriegelung im Kofferraum im Verhältnis 40:20:40 umklappen.

Der Gepäckraum verfügt über zehn Liter mehr Volumen als bisher. Er fasst jetzt 465 Liter – ein Bestwert im Segment. Die Heckklappe öffnet automatisch, auf Wunsch liefert Audi für das zweitürige Coupé eine Sensorsteuerung. Ein Näherungssensor im Heckstossfänger reagiert dann auf eine Kickbewegung. Die Klappe entriegelt und öffnet sich automatisch, wenn der optionale Komfortschlüssel erkannt wurde.



Sportliches Interieur in Schwarz-Rot: Das unten abgeflachte RS-Sportlederlenkrad ist serienmässig, ebenso wie die Edelstahl-Pedalerie und RS-Sportsitze. Optional tragen sie hier Leder Feinnappa mit Wabensteppung. Rote Kontrastnähte setzen Akzente an Lenkrad, Mittelkonsole, Armauflagen, Sitzen und Fußmatten. Carbon-Dekore unterstreichen den dynamischen Look.



Die horizontale Architektur der Instrumententafel schafft ein grosszügiges Raumgefühl im hochwertig und sportlich ausgestatteten Innenraum des neuen RS 5 Coupé. Er empfängt Fahrer und Beifahrer serienmässig mit beleuchteten Einstiegsleisten, die den RS 5-Schriftzug tragen. LED-Lichtleiter zeichnen die Konturen der Türen und der Mittelkonsole nach – mit der optionalen Ambientebeleuchtung in 30 Farben.

Das Interieur ist in Schwarz gehalten. RS-Sportsitze mit Rautensteppung und RS-Prägung unterstreichen den Charakter des High-Performance-Coupés. Sie sind serienmässig mit einer Kombination aus Leder und Alcantara bezogen, beheizbar und verfügen über eine Lendenwirbelstütze. Optional gibt es die RS-Sportsitze in Leder Feinnappa mit Wabensteppung und Kontrastnähten sowie in perforiertem Leder Milano.

Das RS-Multifunktions-Sportlederlenkrad im Drei-Speichen-Design ist unten abgeflacht und enthält Multifunktionstasten zur komfortablen Bedienung des Infotainmentsystems. Es integriert schwarz glänzende Schaltwippen mit Aluminiumelementen. Der Kranz trägt das RS-Emblem, ebenso wie die RS-spezifische Schaltkulisse. Ein optisches Highlight setzt das optionale RS-Designpaket. Es bringt Rot als sportliche Kontrastfarbe ins Spiel – an der Mittelkonsole sowie an Armauflagen, Gurten und den Fussmatten mit RS-Logo. Lenkrad, Wählhebel und Kniepads sind in Alcantara ausgeführt. Das Designpaket sonomagrün von Audi exclusive bereichert den Innenraum mit entsprechenden Kontrastnähten – passend zur neuen, exklusiven Aussenfarbe.

### **Anzeige und Bedienung**

Serienmässig verfügt das neue RS 5 Coupé über grosse RS-spezifische Analoginstrumente für Geschwindigkeit (Skala bis 320 km/h) und Drehzahl. Zwischen ihnen befindet sich das farbige Fahrerinformationssystem mit 7-Zoll-Diagonale. In der Basis misst das Audi MMI-Display in der Mittelkonsole ebenfalls 7 Zoll, bei der optionalen MMI Navigation plus sind es 8,3 Zoll.

Als Alternative zu den analogen Rundinstrumenten gibt es das volldigitale [Audi virtual cockpit](#). Sein 12,3 Zoll grosser TFT-Bildschirm liefert dank einer Auflösung von 1.440 x 540 Pixel detailreiche und wählbare Grafiken. Wie bei allen RS-Modellen ergänzt der RS-Screen die Infotainment- und die klassische Ansicht. Bei ihm steht der Drehzahlmesser mit integrierten Digitalziffern für die Geschwindigkeit im Mittelpunkt. Um ihn herum kann der Fahrer weitere Anzeigen, etwa zu Drehmoment (in Nm), Leistung (in Prozent), Reifendruck- und temperatur (in bar / °C) und g-Kräften konfigurieren.

Darüber hinaus dient der Drehzahlmesser als Schaltanzeige: Arbeitet die Achtstufen tiptronic im manuellen Modus, schalten sich mit steigender Drehzahl grüne, orangefarbene und rote Segmente zu. Kurz bevor der Motor das Limit erreicht, blinkt die gesamte Skala rot auf. Der Laptimer, eine weitere Funktion des RS-Menüs, zeichnet bis zu 99 Runden auf und vergleicht die Zeiten miteinander. Dazu ist der Status wichtiger Technikkomponenten zu sehen, etwa die Temperatur von Motor- und Getriebeöl sowie der Luftdruck.



Ebenfalls optional ist das [Head-up-Display](#). Es projiziert alle relevanten Informationen als rasch erfassbare Symbole und Ziffern auf die Windschutzscheibe im direkten Sichtfeld des Fahrers. So kann sein Blick stets auf die Strasse gerichtet bleiben. Auch hier gibt es für das RS 5 Coupé spezifische Inhalte wie den Schaltblitz sowie Anzeigen zu Rundenzeit und Öltemperatur.

Die Bedienung des Infotainmentsystems erfolgt über den runden Dreh-/Drücksteller auf der breiten, asymmetrisch gestalteten Mittelkonsole. Auf seiner Oberfläche trägt er optional das berührungsempfindliche Touchpad zur Eingabe von Zeichen und Mehrfingergesten. Zusätzlich kann der Fahrer Funktionen per [natürlicher Sprachsteuerung](#) wählen, die viele Formulierungen aus dem Alltag versteht. Die intelligente [Freitextsuche](#) liefert schon nach der Eingabe weniger Buchstaben Suchergebnisse und komplettiert mit dem Multifunktionslenkrad das intuitive Bedienkonzept.

Optional bietet Audi für das RS 5 Coupé eine Komfortklimaautomatik an. Sie regelt die Lufttemperatur und -verteilung individuell für Fahrer, Beifahrer und Fondpassagiere. Die digitalen Temperaturanzeigen im Cockpit sind in die Drehregler integriert. Wenige Tasten und Regler genügen für die komfortable Steuerung. Wenn sich der Finger einem der sensorischen Schalter nähert, wird dessen Funktion auf dem dunklen LCD-Display grösser dargestellt und durch Tastendruck angewählt. Die Passagiere im Fond nutzen zur Einstellung der Temperatur ein separates Bedienteil in der hinteren Mittelkonsole.

### **Infotainment und Audi connect**

Ein umfangreiches Infotainmentangebot sorgt für beste Unterhaltung an Bord des neuen RS 5 Coupé. Die auf Wunsch erhältliche MMI Navigation plus mit [MMI touch](#) beinhaltet einen 8,3-Zoll-Monitor mit einer Auflösung von 1.024 x 480 Pixel. Neben einem DVD-Laufwerk und einem 10-GB-Flashspeicher umfasst das Highend-System auch zwei Kartenleser, einen AUX-in- und einen USB-Anschluss mit Ladefunktion. Der Hardware-Baustein [Audi connect](#) ist ebenfalls enthalten. Er verbindet das Hochleistungs-Coupé via LTE mit dem Internet. Dank der fest im Auto verbauten [Audi connect SIM](#) ist die Daten-Flatrate für die connect-Dienste samt europaweitem Roaming für drei Jahre kostenlos. Über den optional buchbaren [WLAN-Hotspot](#) können Mitfahrer mit ihren mobilen Endgeräten im World Wide Web surfen.

Mit der Verkehrszeichen- und Gefahreninformation kommen die ersten Car-to-X-Technologien an Bord des neuen RS 5 Coupé. Es ist dabei so mit anderen Audi-Modellen vernetzt, dass sie Informationen über die Audi connect SIM quasi in Echtzeit untereinander austauschen.

Bei der Verkehrszeicheninformation analysiert die bordeigene Kamera Tempolimits und meldet die Daten über das Mobilfunknetz an einen Server in der Cloud. Dieser sammelt sie, bereitet sie auf und stellt sie anderen Audi-Fahrern zur Verfügung.



Fahrerassistenzsysteme nutzen die Informationen für eine vorausschauende und effiziente Geschwindigkeitsregelung. Darüber hinaus fließen sie in die Updates der Audi-Navigationskarten ein.

Beim Dienst Gefahreninformation warnen sich die Autos gegenseitig vor Unfallstellen, Pannenfahrzeugen, Glätte oder Sichtbehinderungen. Dafür wertet das System mehrere Parameter aus, wie etwa die Elektronik im Auto, Daten von Regen- und Lichtsensoren, Scheinwerfern sowie den Betriebsmodus der Scheibenwischer. Es meldet einen Unfall oder eine Panne, sobald das eCall-System einen Notruf abgesetzt hat oder eine Airbag-Auslösung erfolgt ist. Liegen gesicherte Informationen vor, leitet das System diese an die Cloud. Die Warnmeldungen erscheinen daraufhin im Kombiinstrument und in Form einer Sprachansage im Auto.

Die kostenlose [Audi MMI connect App](#) bietet viele weitere Funktionen, etwa die Übertragung des Kalenders vom Smartphone ins MMI. Über Aupeo! und Napster erschliesst sie zahllose Musik- und Hörbuchtitel und ermöglicht den Zugriff auf über 4.000 Internet-Radiosender. Ziele von Google Maps, Sonderziele und Einträge aus dem Dienst „Travel“ lassen sich mithilfe der App vom Smartphone an das Navigationssystem im Auto senden.

Komfortabel und informativ sind auch die Funktionen des serienmäßigen Pakets [Audi connect Notruf & Service](#). Mit den enthaltenen Remote-Funktionen kann der Fahrer via Audi MMI connect App aus der Ferne den Fahrzeugstatus und die Parkposition abrufen sowie das Auto ver- bzw. entriegeln. Darüber hinaus beinhaltet das Paket die neuen Funktionen Notruf, Online Pannruf und Audi Servicetermin online.

Das [Audi smartphone interface](#) integriert iOS- und Android-Mobiltelefone per Apple CarPlay und Android Auto in eine speziell für sie entwickelte Umgebung im MMI. Die [Audi phone box](#) bindet das Smartphone an die Bordantenne an, sorgt so für eine verbesserte Empfangsqualität und lädt das Smartphone per wireless charging induktiv nach dem Qi-Standard.

Auch beim Thema HiFi setzt das RS 5 Coupé neue Maßstäbe. Das optionale [Bang & Olufsen Sound System mit 3D-Klang](#) erschliesst die räumliche Dimension der Höhe. Dafür nutzt es vier zusätzliche Lautsprecher, je zwei in der Instrumententafel und den A-Säulen. Die Musik klingt wie in einem Konzertsaal. Herzstück ist ein 755 Watt starker 16-Kanal-Verstärker, der 20 Lautsprecher ansteuert. Zwei Subwoofer hinter den Seitenverkleidungen im Fond generieren die Bässe.

## **Die Fahrerassistenzsysteme**

Mit bis zu 30 Fahrerassistenzsystemen ist das neue RS 5 Coupé wettbewerbsüberlegen aufgestellt. Einige Lösungen gehören zum Serienumfang, die Optionen sind entweder einzeln bestellbar oder zu den Paketen „Parken“, „Stadt“ und „Tour“ zusammengefasst. Eine intelligente Kombination verschiedener Technologien erhöht die Sicherheit, den



Komfort und die Effizienz. Gleichzeitig geht die Marke mit den Vier Ringen den nächsten Schritt in Richtung pilotiertes Fahren.

Eine zentrale Rolle spielt dabei das System [adaptive cruise control \(ACC\) Stop&Go](#) inklusive [Stauassistent](#). Die ACC hält das RS 5 Coupé durch automatisches Bremsen und Beschleunigen auf Abstand zum Vorfahrenden. Dabei kann der Fahrer aus fünf Distanzstufen wählen und über Audi drive select das Beschleunigungs- und Regelverhalten einstellen. Das System arbeitet im Zusammenspiel mit der tiptronic über den vollen Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 250 km/h. Die Stop&Go Funktion bremst das Fahrzeug bis zum Stillstand ab und lässt es auf Fahrerwunsch automatisiert wieder anfahren. Im zähfließenden Verkehr bis 65 km/h Geschwindigkeit verzögert und beschleunigt der Stauassistent selbstständig. Auf gut ausgebauten Strassen übernimmt er temporär auch das Lenken. Das Auto folgt innerhalb der Systemgrenzen automatisch der vorausfahrenden Kolonne und entlastet so den Fahrer.

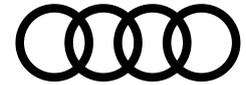
Der [Prädiktive Effizienzassistent](#) wertet GPS-Informationen aus dem nahen Umfeld des Autos aus und hilft mit gezielten Hinweisen beim Kraftstoffsparen – einzigartig im Segment. Der [Ausweichassistent](#) unterstützt, wenn ein Hindernis zu umfahren ist, und vermeidet so Unfälle. Anhand der Daten von Frontkamera, ACC und Radarsensoren berechnet er in Sekundenbruchteilen eine geeignete Ausweichspur. Weitere Assistenzsysteme runden das Angebot ab, beispielsweise der [Abbiegeassistent](#), der [Parkassistent](#), der [Querverkehrassistent hinten](#), die [Ausstiegswarnung](#), die [kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung](#) und der [Audi active lane assist](#).

Serienmässig ist das neue RS 5 Coupé mit dem System [Audi pre sense city](#) ausgestattet. Es überwacht im Bereich bis 85 km/h die Strasse, erkennt andere Fahrzeuge sowie Fussgänger und leitet im Notfall eine Vollbremsung ein. Auch der Spurwechselassistent [Audi side assist](#) ist Standard. Er warnt den Fahrer ab einem Tempo von 15 km/h, sobald die Sensoren ein Fahrzeug im toten Winkel oder ein sich schnell von hinten annäherndes Fahrzeug erkennen. Dann leuchtet eine LED am Aussenspiegel auf.

Der serienmässige [Geschwindigkeitsbegrenzer](#) beschränkt im Bereich von 30 bis 250 km/h das Tempo auf den vom Fahrer gewählten Wert – sehr sinnvoll beispielsweise in Ortschaften oder Baustellen. Bei Anhaltspunkten, die auf eine beginnende Unaufmerksamkeit des Fahrers schliessen lassen, warnt die Pausenempfehlung.

## **Die Ausstattung**

Das neue RS 5 Coupé geht mit einer umfangreichen Serienausstattung an den Start. Dazu zählen unter anderem [LED-Scheinwerfer](#) und LED-Heckleuchten, das RS-Sportfahrwerk, 19-Zoll-Aluminium-Schmiederäder, die RS-Abgasanlage sowie das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#). Für die sportliche Note im dunklen Interieur sorgen RS-Sportsitze in Leder-Alcantara mit Rautensteppung und Lendenwirbelstütze, ein abgeflachtes RS-Multifunktions-Sportlederlenkrad und die Edelstahl-Pedalerie. Gleichzeitig ist der RS 5-Fahrer sehr komfortabel unterwegs – dank Klimaautomatik, MMI Radio plus mit 7-Zoll-



Farbdisplay, Bluetooth, Gurtbringer in Kombination mit Gurthöhenverstellung und einstellbarem [Geschwindigkeitsbegrenzer](#). Die Assistenzsysteme [Audi pre sense city](#), [Audi side assist](#), [Einparkhilfe plus](#), [Bremsassistent Folgekollision](#) und das Paket [Audi connect Notruf & Services](#) inklusive Fahrzeugsteuerung ergänzen das reichhaltige Serienangebot.

Im Juli 2017 kommt das neue RS 5 Coupé in der Schweiz zu den Händlern. Der Preis beträgt 105'800,- CHF. Die zweite Generation des High-Performance-Modells soll an den grossen Erfolg des Vorgängers anknüpfen. Seit 2010 lieferte Audi weltweit davon mehr als 13.000 Exemplare aus.