**Volkswagen Group Polska sp. z o.o.**

Jadwiga Borowińska

Public Relations Audi

Telefon: +48 (61) 627 31 31

E-Mail: jadwiga.borowinska@audi.pl

[www.audi.press-bank.pl](http://www.audi.press-bank.pl)

Audi RS 5 Coupé i RS 5 Sportback – najbardziej sportowe auta w tej linii modelowej – zyskują nowy wygląd

**Najważniejsze informacje w skrócie** **2**

Kluczowe dane na temat odświeżonych modeli

**Fakty i dane** **6**

Rzut oka na najważniejsze dane produktu

**Uaktualnienie: Audi RS 5 Coupé i Audi RS 5 Sportback** **8**

Pełna wersja tekstu

* Stylistyka zewnętrzna 8
* Stylistyka wnętrza i koncepcja obsługi 10
* Napęd 11
* Zawieszenie 14
* Wyposażenie 17

**Dane o zużyciu paliwa i emisji CO2** **20**

Najważniejsze informacje w skrócie

**Czysta dynamika w nowej odsłonie:
Audi RS 5 Coupé i Audi RS 5 Sportback**

* **Wyostrzony język stylistyczny modeli RS i nowa koncepcja obsługi**
* **Silnik V6 biturbo z bardzo wysokim momentem obrotowym**
* **Napęd quattro, sportowy mechanizm różnicowy i system kontroli dynamiki jazdy (DRC)**

**Wiele detali stylistycznych i nowa koncepcja obsługi: odświeżone modele RS 5\*
w wariantach Sportback i Coupé, charakteryzuje nowy język stylistyczny RS zaczerpnięty
z większych, siostrzanych modeli RS 6 Avant\* i RS 7 Sportback\*. Elementami obsługi steruje się z poziomu 10,1-calowego, centralnego ekranu dotykowego MMI. Silnik V6 biturbo o mocy 331 kW (450 KM) (zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej w l/100 km\*: 9,7 – 9,3 (Coupé), 9,9 – 9,4 (Sportback); emisja CO2 w trybie jazdy mieszanej w g/km\*: 220-210 (Coupé), 223-214 (Sportback), stały napęd na cztery koła quattro oraz inteligentna technika zawieszenia z systemem dynamicznej kontroli jazdy (DRC) gwarantują wyjątkowe parametry jazdy.**

**„**Modele RS 5\* to samochody bardzo dynamiczne, a jednocześnie uniwersalne” — mówi Oliver Hoffmann, dyrektor zarządzający Audi Sport GmbH. „Stały napęd na cztery koła quattro zapewnia RS 5\* dodatkową przyczepność, dynamikę i stabilność - zalety, które Audi zaprezentowało już 40 lat temu w pierwszym modelu quattro i które od tego czasu optymalizuje. Dzięki opcjonalnemu, sportowemu dyferencjałowi tylnej osi, który aktywnie rozdziela moment obrotowy między kołami, prowadzenie tego samochodu jest jeszcze bardziej spontaniczne.”

**Zredukowana i funkcjonalna: stylistyka zewnętrzna**

RS 5 — zarówno jako dwudrzwiowej Coupé, jak i jako pięciodrzwiowy Sportback — pozostaje wierne swym sportowym genom i kontynuuje sportowy i elegancki charakter poprzedników. Najlepszym dowodem na to jest trójwymiarowa, przypominająca falę linia ramion. Tak jak
w przypadku oryginalnego Audi quattro, RS 5\* robi wrażenie doskonale zbalansowanymi proporcjami: długa maska silnika, większy rozstaw osi i krótkie zwisy, podkreślają jego sportowy charakter.

W porównaniu z Audi A5\*, nowa osłona chłodnicy Singleframe jest bardziej płaska i szersza. Grill osłony w charakterystycznej dla modeli RS trójwymiarowej strukturze plastra miodu, jest utrzymany w błyszczącej, czarnej kolorystyce. Widoczne nad grillem atrapy wlotów powietrza przywołują na myśl klasyczny model Audi Sport quattro z 1984 r. Alternatywą dla standardowych reflektorów diodowych Matrix są charakterystyczne dla modeli RS przyciemnione reflektory diodowe Matrix ze światłem laserowym Audi. Duże, imponujące boczne wloty powietrza mają nowy, pięciokątny i geometryczny kształt.

Gdy spojrzeć na auto z boku, w oczy rzucają się nowe listwy progowe. Intensywna gra świateł
i cieni powoduje, że wizualnie niektóre elementy wydają się być bardziej płaskie i głębsze. Nadkola poszerzone po każdej stronie o 15 mm odwołują się do DNA quattro. Podobnie jak
w RS 6\* i w RS 7\*, nowy zderzak i wkładka dyfuzora, tak charakterystyczne dla serii RS, akcentują tył pojazdu. Imponujący dyfuzor podkreśla obecność w tym modelu układu wydechowego RS zakończonego owalnymi, chromowanymi rurami wydechowymi umieszczonymi na obu końcach zderzaka. W przypadku układu wydechowego RS sport, końcówki rur wydechowych są czarne i większe. Montowany na pokrywie bagażnika spojler (czarny lub opcjonalnie w kolorze karbonu) stylistycznie wykańcza tył pojazdu.

Pakiety stylistyczne „Lśniąca czerń”, „Matowe aluminium” i „Carbon” nadają wielu elementom jeszcze bardziej zindywidualizowanego wyglądu. Lakiery niebieski Turbo, czerwony Tango oraz opcje metaliczne wnoszą do palety kolorystycznej nieco świeżości.

**Indywidualizacja i wysoka jakość: wnętrze**

We wnętrzu nowego RS 5 dominują poziome linie i nowy – dostępny opcjonalnie - pakiet stylistyczny RS w kolorze czarnym z kontrastującymi szarymi przeszyciami. Sportowe fotele RS z mocno zarysowanymi konturami można regulować elektrycznie w wielu kierunkach. Na ich oparciach wytłoczono logo RS. Standardowo tapicerkę wykonano z połączenia skóry i pikowanej tkaniny Alcantara. Na życzenie, tapicerka może być wykonana ze skóry Feinnappa. Nowością w modelach RS 5\* są panele ozdobne z karbonu w matowym kolorze.

**Dotyk zamiast pokrętła: nowa koncepcja obsługi**

Futurystyczna stylistyka wnętrza harmonizuje z nową koncepcją obsługi skupioną w 10,1-calowym wyświetlaczu dotykowym MMI. Bazą dla koncepcji obsługi jest modułowa platforma infotainment trzeciej generacji - MIB 3. Duży wyświetlacz wyposażony w akustyczne potwierdzenie wykonywanych operacji wygląda niczym zawieszony w przestrzeni i jest delikatnie skierowany w stronę kierowcy. Struktura menu jest prosta i intuicyjna - jak
w smartfonie. Funkcja sterowania głosowego z przetwarzaniem języka naturalnego sprawia, że system rozumie zwroty z języka potocznego.

Jeżeli auto jest wyposażone w najbardziej zaawansowaną wersję systemu infotainment - MMI Navigation plus, widok „Monitor RS” dostępny na centralnym wyświetlaczu MMI pozwala wyświetlić informacje o temperaturze silnika i skrzyni biegów, o maksymalnych wartościach przyspieszenie wzdłużnego i bocznego oraz o ciśnieniu i temperaturze opon. Widok specjalny RS na 12,3-calowym ekranie [Audi virtual cockpit](https://www.audi-mediacenter.com/en/technology-lexicon-7180/user-operation-and-displays-7182#audi-virtual-cockpit) pokazuje ciśnienie w oponach, moment obrotowy, moc, temperaturę oleju silnikowego, ciśnienie doładowania i przeciążenie. Ponadto za pomocą przycisku na kierownicy można na nim wyświetlić czasy okrążeń i przyspieszenia od 0 do 100 km/h.

**Siła ciągu: napęd**

Ogromna siła ciągu i wysoka moc w połączeniu z wydajnością: Moc wyjściowa silnika 2.9 TFSI pozostaje niezmieniona i wynosi 331 kW (450 KM) (zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej
w l/100 km: 9,7 – 9,3 (Coupé), 9,9 – 9,4 (Sportback); emisja CO2 w trybie jazdy mieszanej w g/km\*: 220-210 (Coupé), 223-214 (Sportback). Jednostka napędowa V6 biturbo zapewnia prędkość obrotową od 1900 do 5000 obr./min. Podczas procesu wchodzenia na obroty, każda z turbosprężarek dostarcza sprężone powietrze do bloku cylindrów, a na wał korbowy przekazywany jest moment obrotowy rzędu 600 Nm. Oba modele RS od 0 do 100 km/h rozpędzają się w 3,9 sekundy. Na życzenie, Audi Sport GmbH może podnieść prędkość maksymalną z 250 km/h do 280 km/h.

Moc silnika przenoszona jest przez dostosowaną do sportowej jazdy ośmiostopniową, automatyczną skrzynię biegów tiptronic. Kierowca może zmieniać biegi przy pomocy powiększonych, aluminiowych manetek przy kierownicy. Podczas normalnej jazdy, rozkład mocy między osie przednią i tylną wynosi 40:60 — taki asymetryczny podział momentu obrotowego gwarantuje sportowe prowadzenie z przewagą napędu na oś tylną. W razie potrzeby, międzyosiowy mechanizm różnicowy może przekierować nawet 60% mocy silnika na oś przednią lub 80% na oś tylną. Dynamikę jazdy jeszcze bardziej zwiększa opcjonalny sportowy mechanizm różnicowy, który aktywnie rozdziela moment obrotowy między kołami tylnej osi.

Audi RS 5 Coupé zużywa tylko 9,3 l paliwa na 100 km; RS 5 Sportback — 9,4 l. Emisje CO2 tych pojazdów wynoszą odpowiednio 210 g/km i 214 g/km. (wg. WLTP).

**Zestrojone do sportowej jazdy: zawieszenie**

Sztywno zestrojone zawieszenie RS sport to doskonały partner mocnego napędu. Na życzenie dostępne jest zawieszenie RS sport plus z [systemem dynamicznej kontroli jazdy (DRC)](https://www.audi-mediacenter.com/en/technology-lexicon-7180/chassis-7185#dynamic-ride-control). Zapewnia ono czysto hydrauliczną, a co za tym idzie natychmiastową stabilizację nadwozia
w czasie jazdy. Koncepcja ta poprawia wydajność i daje wyraźnie wyczuwalne różnice podczas jazdy w poszczególnych trybach (comfort, auto, dynamic) systemu wyboru dynamiki jazdy Audi drive select.

Poza znanymi już trybami jazdy comfort, auto i dynamic, dostępne są dwa nowe: RS1 i RS2. Można je indywidualnie skonfigurować, zapisać, a następnie wybierać za pomocą przycisku RS Mode na kierownicy. System Audi drive select ma wpływ na działanie ważnych elementów technicznych, w tym silnika, skrzyni biegów tiptronic, układu kierowniczego, a także podzespołów opcjonalnych, takich jak amortyzatory, dynamiczny układ kierowniczy, sportowy mechanizm różnicowy i klapy w układzie wydechowym.

RS 5 Coupé\* i RS 5 Sportback\* są standardowo wyposażone w 19-calowe felgi. Na życzenie dostępne są felgi 20-calowe w trzech nowych wariantach stylistycznych; w jednym z nich koła są frezowane i pomalowane na matowy brąz.

Fakty i dane

**Audi RS 5 Coupé i Sportback**

## Wygląd zewnętrzny i nadwozie

* Czystość, minimalizm i funkcjonalność: RS 5 Coupé\* i RS 5 Sportback\* mówią nowym językiem stylistyki RS
* Szersza i bardziej płaska osłona chłodnicy Singleframe z grillem w kolorze lśniącej czerni o trójwymiarowej strukturze plastra miodu
* Nowy zderzak przedni i tylny oraz nowe listwy progowe
* Standardowo montowane [reflektory diodowe Matrix](https://www.audi-mediacenter.com/en/technology-lexicon-7180/lighting-7187#led-scheinwerfer), opcjonalnie dostępne charakterystyczne dla modeli RS przyciemnione reflektory diodowe Matrix ze światłem laserowym Audi
* Pakiety stylistyczne umożliwiające personalizację: Lśniąca czerń, Matowe aluminium
i Carbon; standardowo stosowane jest matowe aluminium
* Na życzenie pierścienie Audi i emblematy RS w czerni
* Na życzenie Coupé z dachem wykonanym z tworzywa sztucznego wzmacnianego włóknem węglowym; daje to obniżenie masy o 4 kg
* Układ wydechowy z dwoma dużymi owalnymi końcówkami rur wydechowych, układ wydechowy RS sport z czarnymi końcówkami rur
* **Długość:** Coupé 4723 mm, Sportback 4783 mm
* **Szerokość:** Coupé 1866 mm, Sportback 1866 mm
* **Wysokość:** Coupé 1372 mm, Sportback 1387 mm
* **Rozstaw osi:** Coupé 2766 mm, Sportback 2826 mm

## Wnętrze i obsługa

* Wnętrze utrzymane w czerni, dodatkowy kolor do wnętrza – czerwony lub szary - wnosi pakiet stylistyczny RS
* Montowane standardowo fotele RS sport, na życzenie z tapicerką ze skóry Feinnappa
* Nowa koncepcja obsługi: 10,1-calowy wyświetlacz dotykowy MMI z akustycznym potwierdzeniem operacji; widok „Monitor RS” umożliwia przeglądanie odczytów temperatury
* Na życzenie [kokpit cyfrowy Audi virtual cockpit](https://www.audi-mediacenter.com/en/technology-lexicon-7180/displays-7181#audi-virtual-cockpit) plus i wyświetlacz head-up display
z charakterystycznymi dla modeli RS danymi dotyczącymi przeciążenia, konieczności zmiany biegów, odczytu temperatury oleju, ciśnienia w oponach, temperatury opon

## Silnik i skrzynia biegów

* Silnik 2.9 TFSI V6 biturbo o mocy 331 kW (450 KM) osiąganej przy prędkości obrotowej od 5700 do 6700 obr./min, i o momencie obrotowym 600 Nm w szerokim zakresie prędkości obrotowej silnika od 1900 do 5000 obr./min
* Sportowe, bezpośrednie reakcje - dzięki turbosprężarkom umieszczonym pomiędzy ułożonymi w kształcie litery V rzędami cylindrów
* Przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 3,9 sekundy, od 0 do 200 km/h w 13,7 sekundy, prędkość maksymalna z pakietem dynamicznym RS: 280 km/h
* Ośmiostopniowa, automatyczna skrzynia biegów tiptronic oraz stały napęd na cztery koła quattro z samoblokującym, międzyosiowym mechanizmem różnicowym; standardowy rozkład mocy na przód/tył: 40:60, opcjonalnie 70:30 lub 15:85
* Elektroniczny system stabilizacji toru jazdy Electronic Stabilization Control (ESC)
z trzema trybami pracy i selektywnym sterowaniem rozkładem momentu obrotowego
* Opcjonalny, sportowy mechanizm różnicowy
* RS 5 Coupé: spalanie 9,3 l na 100 km, emisja: 210 g CO2 na km (wg. cyklu WLTP)
* RS 5 Sportback: spalanie 9,4 l na 100 km, emisja: 214 g CO2 na km (wg. cyklu WLTP)

## Zawieszenie

* Montowane standardowo zawieszenie RS sport, na życzenie zawieszenie RS sport plus
z hydraulicznym systemem dynamicznej kontroli jazdy (DRC) i trzystopniową regulacją amortyzatorów
* Progresywny układ kierowniczy w standardzie, opcjonalnie dynamiczny układ kierowniczy
* Systemu wyboru dynamiki jazdy Audi drive select z dwoma nowymi, indywidualnie konfigurowanymi trybami RS; sterowanie przyciskiem RS MODE na kierownicy
* Felgi o średnicy 19 cali lub 20 cali; trzy nowe opcje stylistyczne felg 20-calowych
* Standardowo montowane stalowe tarcze hamulcowe o średnicy 375 mm na kołach przednich i 330 mm na kołach tylnych
* Na życzenie hamulce ceramiczne z włókna węglowego z 6-tłoczkowymi stałymi zaciskami i perforowane tarcze hamulcowe na osi przedniej o średnicy 400 mm; czerwone lub niebieskie zaciski hamulcowe na życzenie

## Connectivity

* Najnowocześniejsza: nowa modułowa platforma infotainment trzeciej generacji (MIB 3)
* Najbardziej zaawansowany system MMI Navigation plus oferujący wiele funkcji nawigacji
* System Audi connect z wieloma zindywidualizowanymi usługami online
* Ponad 30 systemów wspomagania kierowcy dostępnych pojedynczo lub w pakietach

Pełna wersja tekstu

**Uaktualnienie:**  **Audi RS 5 Coupé i Audi RS 5 Sportback**

**Jeszcze bardziej zadziorne i bardziej spektakularne modele z nową koncepcją obsługi: Audi odmłodziło dwie wersje modelu RS 5: Coupé (zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej
w l/100 km: 9,3; emisja CO2 w trybie jazdy mieszanej w g/km: 210) oraz Sportback (zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej w l/100 km: 9,4; emisja CO2 w trybie jazdy mieszanej w g/km: 214). Dzięki nowym detalom, ich wygląd zewnętrzny nabrał jeszcze więcej dynamiki. Elementy obsługi w obu wersjach modelu znajdują się na wyświetlaczu dotykowym MMI. Klient dostaje do dyspozycji moc 331 kW (450 KM) i moment obrotowy rzędu 600 Nm.**

**Stylistyka zewnętrzna**

W odmłodzonym RS 5\* eleganckie proporcje łączą się z detalami charakterystycznymi dla pojazdów sportowych. Projektantów RS 5\* zainspirowały zwłaszcza oryginalne modele quattro z roku 1980 i Sport quattro z 1984 r. Teraz bardziej wyostrzono charakter pojazdu
i dodano kilka charakterystycznych detali, przez co samochód robi jeszcze większe wrażenie.

W przodzie pojazdu dominuje szersza i płaska osłona chłodnicy Singleframe. Między nią
a maską silnika widoczne są wąskie atrapy wlotów powietrza, które przywołują na myśl klasyczny model Sport quattro z 1984 r. Grill osłony chłodnicy z charakterystyczną dla modeli typu RS trójwymiarową strukturą plastra miodu, lśni czernią. Boczne wloty powietrza wyglądają jak niezależne bryły geometryczne. Nowy kształt sprawia, że są jeszcze bardziej wyraziste. Tak jak w przypadku osłony chłodnicy Singleframe, we wnętrzu wlotów znajdziemy kratownicę o strukturze plastra miodu. Lewy wlot jest zamknięty, aby zapewnić optymalną aerodynamikę, a prawy zapewnia dopływ powietrza do dwóch pomocniczych chłodnic. Kurtyna powietrzna poprawia podczas jazdy opływ powietrza wokół RS 5. Strumień powietrza jest prowadzony wzdłuż pojazdu: wpada przez zewnętrzne segmenty bocznych wlotów powietrza, przepływa przez zderzak i dalej wzdłuż kół. Przepływ powietrza pod podwoziem optymalizują dwa spojlery zamontowane u dołu przedniego zderzaka. Skutek: najlepszy współczynnik oporu czołowego: 0,32.

Standardowo w modelach RS 5\* montowane są reflektory diodowe Matrix i dynamiczne kierunkowskazy. Po raz pierwszy, na życzenie dostępne są teraz również [reflektory diodowe Matrix](https://www.audi-mediacenter.com/en/technology-lexicon-7180/lighting-7187#hd-matrix-led-scheinwerfer) z technologią Audi Design. Podczas odblokowywania i blokowania pojazdu wyświetlają one sekwencję świetlną charakterystyczną dla samochodów typu RS.

Sylwetki odmłodzonych Audi RS 5 Coupé\* i RS 5 Sportback\* nie przestają fascynować klasycznymi proporcjami charakterystycznymi dla pojazdów coupé. Przybierająca kształt fali linia ramion nadaje konturom boków wrażenie przepływu. Nadkola zostały poszerzone po każdej stronie o 15 mm w stosunku do poprzedników. Przywołują one na myśl oryginalny model Audi quattro i pozwalają RS 5\* dobrze trzymać się drogi. Nowe listwy progowe podkreślają wrażenie wysokich osiągów pojazdu i sprawiają, że nowe RS 5\* wygląda na jeszcze niżej zawieszone.

Spojler w tyle pojazdu rozbija strumień powietrza w dokładnie określony sposób. Dwie duże, owalne rury charakterystycznego dla modeli RS układu wydechowego, podobnie jak
w modelach RS 6\* i RS 7\* otoczone są nową, rzucającą się w oczy wkładką dyfuzora. Na życzenie dostępny jest poprawiający wrażenia dźwiękowe układ wydechowy RS sport
z czarnymi rurami wydechowymi. Klient może spersonalizować swoje RS 5\* za pomocą trzech pakietów stylistycznych. Ich nazwy to: „Lśniąca czerń”, „Matowe aluminium” i „Carbon”. Pakiety stylistyczne akcentują:

|  |  |
| --- | --- |
|  | obudowy lusterek zewnętrznych |
|  | Blade w przodzie pojazdu |
|  | pionowe użebrowanie we wlotach powietrza  |
|  | listwy wykończeniowe w progach bocznych  |
|  | spojler |
|  | ramę dyfuzora  |
|  | pierścienie Audi i logo RS |

Paleta lakierów obejmuje osiem kolorów, w tym dwa nowe: niebieski Turbo i czerwony Tango. Program Audi exclusive oferuje dodatkowo wiele innych możliwości indywidualizacji.

**Na życzenie: dach z tworzywa sztucznego wzmacnianego włóknem węglowym**

RS 5 Coupé\* bez kierowcy waży tylko 1707 kg; a RS 5 Sportback — 1742 kg. Niska masa to przede wszystkim zasługa kompaktowego silnika V6 biturbo i wysokiego odsetka komponentów kabiny pasażerskiej wykonanych z formowanej na gorąco, a przez to lżejszej stali. W przypadku modelu Coupé, dostępny jest dach wykonany z polimeru wzmacnianego włóknem węglowym (CFRP) z widoczną strukturą włókien. Wpływa to na zmniejszenie masy pojazdu o około 3 kg.

Wymiary zewnętrzne odświeżonych wersji RS 5 pozostały praktycznie bez zmian. Dwudrzwiowe coupé ma 4,72 m długości, 1,87 m szerokości i 1,37 m wysokości. Czterodrzwiowy Sportback jest nieco dłuższy (4,78 m) i wyższy (1,40 m). Pojemność bazowa bagażnika w modelu coupé wynosi 410 litrów, a w modelu RS 5 Sportback nawet 465 litrów.

**Wnętrze i koncepcja obsługi**

Wnętrze modeli RS 5\* charakteryzują poziome linie i subtelnie zarysowane powierzchnie, co potęguje wrażenie dużej przestrzeni. Montowany na życzenie panoramiczny szklany dach wpuszcza do wnętrza więcej światła. Standardowo wnętrze jest utrzymane w czerni i szarości. Oparcie lewej stopy i pedały wykonane są ze stali nierdzewnej, a dekoracyjne panele
z aluminium Race. Opcjonalnie dostępne są wykończenia z aluminium w kolorze antracytu, lśniącego kompozytu węglowego Carbon lub — co jest nowością — matowego kompozytu Carbon. Dwa pakiety stylistyczne RS z czerwonymi lub szarymi przeszyciami pozwalają na dalszą indywidualizację wnętrza.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Pakiet stylistyczny RS szary lub czerwony** |  | Kierownica pokryta czarną tkaniną Alcantara z kontrastowymi przeszyciami |
|  |  |  | Dźwignia zmiany biegów pokryta czarną tkaniną Alcantara z kontrastowymi przeszyciami |
|  |  |  | Boki konsoli centralnej pokryte czarną tkaniną Alcantara z kontrastowymi przeszyciami  |
|  |  |  | Podparcia w drzwiach obszyte czarną skórą Feinnappa z kontrastowymi przeszyciami  |
|  |  |  | Dywaniki podłogowe z kontrastowymi przeszyciami  |
|  |  |  | W pakiecie RS w kolorze czerwonym: Pasy bezpieczeństwa dla siedzeń z przodu i skrajnych siedzeń z tyłu w kolorze czarnym z kontrastowym brzegiem |

Fotele przednie RS sport z wysokimi bokami można regulować elektrycznie i pneumatycznie
w różnych kierunkach, uzyskując w ten sposób optymalną stabilizację. Ich środkowe sekcje są pikowane, a na oparciach wytłoczono logo RS. Seryjna tapicerka to połączenie skóry i tkaniny Alcantara, na życzenie dostępna jest tapicerka ze skóry Feinnappa z wzorem w układzie plastra miodu. Zamiast foteli RS sport Audi oferuje też fotele S sport z wentylacją.

W wyposażeniu standardowym znajduje się również wielofunkcyjna kierownica sportowa RS ze spłaszczonym u dołu kołem oraz podświetlane listwy progowe z logo RS 5. Dostępne
w opcjonalnym pakiecie oświetlenia konturowego/Ambiente wąskie pasma diod ze światłem zmieniającym się w 30 kolorach, podświetlają sporą część powierzchni wnętrza.

**Wyświetlacz dotykowy MMI: centrum sterowania**

Futurystyczna stylistyka wnętrza harmonizuje z nową koncepcją obsługi zarządzaną
z poziomu 10,1-calowego wyświetlacza dotykowego MMI. Wyposażony w funkcję akustycznego potwierdzenia operacji duży, wyglądający niczym zawieszony w przestrzeni wyświetlacz dotykowy, jest delikatnie zwrócony w stronę kierowcy. Struktura menu jest płaska niczym w smartfonie i uporządkowana w sposób intuicyjny, zatem dostęp do określonych funkcji można uzyskać w kilku krokach. Wyszukiwanie MMI bazuje na swobodnym wprowadzaniu tekstu i szybko podaje odpowiednie wyniki. Funkcja sterowania głosowego rozumiejąca naturalny język sprawia, że system odczytuje wiele poleceń wypowiadanych
w języku potocznym.

Podczas jazdy, na środkowym ekranie dotykowym, w widoku „Monitor RS”, podawane są informacje o temperaturze podzespołów napędowych, wartości maksymalnego przyspieszenia wzdłużnego i bocznego, a także temperatura i ciśnienie w oponach.

Opcjonalny kokpit cyfrowy Audi virtual cockpit plus z 12,3-calowym ekranem o rozdzielczości HD 1920 × 720 pikseli, także podkreśla dynamikę odmłodzonych modeli RS 5\*. Wielofunkcyjna kierownica umożliwia kierowcy przełączanie między kilkoma widokami
i wywołanie widoków zarezerwowanych dla modeli typu RS, takich jak stan ciśnienia
w oponach, moment obrotowy, moc, temperatura oleju silnikowego, ciśnienie doładowania
i przeciążenia. Istnieje również możliwość pomiaru przyspieszenia i czasów okrążeń na torze. Spłaszczona u dołu, w pełni perforowana sportowa skórzana kierownica RS z nowymi, dużymi aluminiowymi manetkami RS, jest wyposażona w przycisk RS MODE umożliwiający kierowcy włączenie nowych trybów Audi drive select RS1 i RS2. Jego wciśnięcie powoduje automatyczne włączenie charakterystycznych dla tych trybów ekranów cyfrowego kokpitu Audi virtual cockpit. Na życzenie dostępny jest też wyświetlacz danych na szybie na wprost wzroku kierowcy, head-up display.

**Napęd**

Sercem RS 5 jest silnik 2.9 TFSI. Parametry pracy tej jednostki V6 biturbo pozostają niezmienione. Moc wynosi 331 kW (450 KM) (zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej
w l/100 km\*: 9,7 – 9,3 (Coupé), 9,9 – 9,4 (Sportback); emisja CO2 w trybie jazdy mieszanej w g/km\*: 220-210 (Coupé), 223-214 (Sportback), a moment obrotowy to 600 Nm. Dzięki temu, obie wersje od 0 do 100 km/h przyspieszają w 3,9 sekundy. Prędkość maksymalna wynosi 250 km/h, a na życzenie może zostać podniesiona do 280 km/h. Jednostka napędowa TFSI 2.9 zużywa tylko 9,3 l paliwa na 100 km (wersja Coupé wg norm WLTP) i 9,4 (wersja Sportback wg norm WLTP). Emisja CO2 wynosi tu odpowiednio 210 g/km i 214 g/km.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Audi RS 5 Coupé i Sportback |  | 2,9 V6-TFSI |
| Pojemność skokowa w cm3 |  | 2894 |
| Maksymalna moc wyjściowa w kW (KM) przy obr/min  |  | 331 (450) przy 5700–6700 |
| Maksymalny moment obrotowy w Nm przy obr/min |  | 600 przy 1900–5000 |
| Prędkość maksymalna w km/h: |  | 250, opcjonalnie 280 |
| Przyspieszenie od 0 do 100 km/h w sekundach |  | 3,9 |
| Zużycie paliwa (tryb mieszany ) w l/100 km |  | 9,3 (Coupé), 9,4 (Sportback) |
| Emisja CO2 w trybie jazdy mieszanej w g/km |  | 210 (Coupé), 214 (Sportback) |
| Skrzynia biegów  |  | ośmiostopniowa przekładnia tiptronic oraz stały napęd na cztery koła quattro |

**Typowe dla Audi: Wewnętrzna strona wydechowa**

Każda z dwóch turbosprężarek silnika 2.9 TFSI jest przypisana do jednego bloku cylindrów
i może wytworzyć (względne) ciśnienie ładowania do 1,5 bara. Sprężarki zamontowano między umieszczonymi pod kątem 90° blokami cylindrów, dlatego strona wydechowa silnika znajduje się wewnątrz, a strona ssąca – na zewnątrz. Taki układ pozwala na kompaktową konstrukcję i krótką drogę przepływu gazu z minimalnymi stratami — jednostka napędowa reaguje wyjątkowo spontanicznie na ruch pedału gazu.

**Technika wydajności: metoda cyklu B**

Istotnym czynnikiem wydajności mocnego 6-cylindrowego silnika jest proces spalania paliwa wg. metody cyklu B. W jednostce napędowej 2.9 TFSI V6 Audi łączy dużą pojemność skokową z innowacyjnymi rozwiązaniami technicznymi. Wynik: przy umiarkowanej prędkości, kierowca korzysta z zalet silnika o małej pojemności, a przy sportowej jeździe – z dynamiki dużego silnika. Proces spalania jest tu co do swej zasady bardzo podobny do tzw. Cyklu Millera. Inżynierowie Audi znacznie go jednak ulepszyli. Do skróconej fazy sprężania i wydłużonej fazy rozprężania, dochodzi tu zwiększone sprężanie wsparte turbodoładowaniem, podwójnym wtryskiem i działającym po stronie zaworów wydechowych systemem zmiennych faz rozrządu Audi valvelift system (AVS).

W skróconej fazie sprężania, silnik 2.9 TFSI zagęszcza gazy niczym jednostka małej pojemności, jednak przy niezwykle wysokim jak na silnik turbo stopniu sprężania. Zawory ssące zamykają się o wiele wcześniej niż zwykle i w połączeniu z podwyższonym ciśnieniem
w kolektorze dolotowym, obniżają straty wynikające z dławienia podczas zasysania w zakresie obciążeń częściowych. W następującej potem fazie rozprężania, silnik pracuje z największą mocą i w pełni wykorzystuje prawie trzy litry pojemności skokowej. Dłuższa faza rozprężania gazów spalinowych oznacza, że otrzymujemy więcej mocy przy tym samym zużyciu paliwa. Prowadzi to do znacznego podniesienia wydajności w szerokim zakresie map zapłonu. By mimo krótkiego czasu otwarcia ładunek dobrze się wymieszał, komory spalania, denka tłoków, kanały dolotowe oraz obie turbosprężarki współpracujące z silnikiem 2.9 TFSI V6 dostosowano specjalnie do nowego sposobu spalania.

**Oddzielne obiegi: układ zarządzania temperaturą**

Kolejnym podzespołem przyczyniającym się do zwiększenia wydajności silnika 2.9 TFSI jest układ zarządzania temperaturą. Skrzynia korbowa i głowica cylindrów mają oddzielne obiegi chłodzenia z niezależnymi od siebie elementami sterowania. Przy zimnym starcie oba obiegi są zamknięte. Przyczynia się to do szybkiego ogrzania głowicy cylindrów i skrzyni korbowej. Kolektory wylotowe są zintegrowane z głowicą cylindrów i chłodzone płynem. Gdy silnik jest już ciepły, technika ta pozwala obniżyć temperaturę spalin, co z kolei obniża zużycie paliwa, szczególnie przy sportowej jeździe. Wysoka wydajność silnika V6 biturbo wynika po części również z niskiego tarcia. Na przykład pompa oleju wytwarza tylko takie ciśnienie, jakie jest
w danej chwili potrzebne.

Napęd łańcuchowy wykorzystuje nową koncepcję redukowania strat mocy w układzie napędowym części silnika: Wał korbowy za pomocą kół zębatych napędza wałek wyrównoważający umieszczony głęboko między ułożonymi w kształt litery V blokami cylindrów. Stamtąd wychodzą łańcuchy prowadzące do czterech kół zębatych wałków rozrządu. Mają one kształt nieco przypominający trójkąt, aby kompensować w ten sposób najwyższe siły. Wałek wyrównoważający obraca się na łożyskach rolkowych charakteryzujących się wyjątkowo niskim tarciem.

**Bezkompromisowa przyczepność: skrzynia biegów**

Moment obrotowy z silnika V6 biturbo na koła przenoszony jest za pośrednictwem płynnie działającej i szybko zmieniającej biegi [ośmiostopniowej przekładni tiptronic](https://www.audi-mediacenter.com/en/technology-lexicon-7180/drive-system-7227#achtstufen-tiptronic). Kierowca może wybrać automatyczne tryby jazdy D lub S albo zmieniać biegi ręcznie, za pomocą powiększonych aluminiowych manetek przy kierownicy. Funkcja dynamicznego ruszania umożliwia start z optymalną przyczepnością i maksymalnym przyspieszeniem.

Duża przyczepność, stabilność jazdy i wysoka dynamika prowadzenia w każdych warunkach — 40 lat temu na drogach pojawił się legendarny model Audi quattro, rozpoczynając pełną sukcesów historię stałego napędu na cztery koła quattro. Podobnie jak we wszystkie Audi typu RS, odmłodzone RS 5 Coupé\* i Sportback\* są standardowo wyposażone w napęd na cztery koła quattro. W warunkach normalnej, codziennej jazdy, międzyosiowy mechanizm różnicowy w większym stopniu kieruje moment obrotowy na oś tylną pojazdu: 40% momentu trafia na oś przednią, a 60% na oś tylną. Jeżeli jednak koła jednej z osi wpadną w poślizg, większa część momentu obrotowego jest natychmiast kierowana na drugą oś — nawet 70% na oś przednią lub nawet 85% na oś tylną.

Pracę napędu quattro wspomaga selektywny rozkład momentów obrotowych miedzy kołami, funkcja oprogramowania elektronicznego systemu stabilizacji toru jazdy (ESC). Podczas szybkiego pokonywania zakrętów powoduje on precyzyjne przyhamowanie kół po stronie wewnętrznej łuku, jeszcze zanim wpadną one w poślizg. Różnica sił napędowych sprawia, że samochód łatwo wchodzi w zakręt, co korzystnie wpływa na zwinność, precyzję prowadzenia
i stabilność.

Jeszcze więcej dynamiki i neutralności zapewnia [sportowy mechanizm różnicowy](https://www.audi-mediacenter.com/en/technology-lexicon-7180/chassis-7185#sportdifferenzial) zestrojony specjalnie z myślą o samochodach typu RS. Aktywnie rozdziela on moment obrotowy między kołami tylnej osi i uzupełnia napęd quattro o samoblokujący, międzyosiowy mechanizm różnicowy. Poza wszystkimi cechami konwencjonalnego mechanizmu różnicowego, posiada też sterowane elektrohydraulicznie sprzęgło wielopłytkowe. Sprzęgła wielopłytkowe są poruszane przez hydrauliczny sterownik. Silnik elektryczny napędza wysokiej mocy pompę olejową, która wytwarza konieczne ciśnienie hydrauliczne. Jeśli sprzęgło się załącza, może bezstopniowo przekazać wyższą liczbę obrotów przekładni planetarnej na koło po zewnętrznej stronie zakrętu. Konieczność szybszego obracania się koła prowadzi do tego, że niezbędny w tym celu dodatkowy moment obrotowy jest przez mechanizm różnicowy odbierany toczącemu się po wewnętrznej stronie zakrętu kołu położonemu po przeciwnej stronie. W ten sposób prawie cały moment obrotowy jest przekazywany na jedno koło.

Dyferencjał może rozdzielać moment obrotowy między prawe i lewe koło niezależnie od statusu samochodu. Podczas wjeżdżania w zakręt czy przyspieszania w trakcie pokonywania zakrętu, kieruje on momenty głównie na koło toczące się po stronie zewnętrznej. Sportowy mechanizm różnicowy dosłownie wciska samochód w zakręt, eliminując najmniejsze nawet oznaki podsterowności. Zapewnia stabilne i precyzyjne przekazywanie poleceń układu kierowniczego i w ten sposób doskonałą zwrotność. W przypadku wystąpienia nadsterowności, sportowy mechanizm różnicowy stabilizuje pojazd przesyłając moment do koła toczącego się po wewnętrznej stronie.

**Zawieszenie**

Zasada osiowości RS 5\* umożliwia optymalne tłumienie sił wzdłużnych i poprzecznych. Zarówno na przedniej jak i na tylnej osi zastosowano 5-wahaczową konstrukcję zrobioną
w większości z aluminium. Jest to szczególnie korzystne w odniesieniu do sportowej jazdy
i zwinności pojazdu, a jednocześnie nie powoduje żadnych strat jeśli chodzi o komfort. Rozstaw kół obu modeli wynosi 1598 mm z przodu i 1588 mm z tyłu.

Standardowe, sportowe zawieszenie RS sport w odmłodzonych modelach RS 5 gwarantuje wysoki poziom dynamiki. Amortyzatory zestrojono specjalnie na potrzeby aut typu RS i są one o około 15% sztywniejsze niż w przypadku Audi S5\*. Na życzenie w aucie może zostać zamontowane zawieszenie RS sport plus z systemem dynamicznej kontroli jazdy (DRC). Tego typu zawieszenie sprawia, że RS 5\*\* jeszcze lepiej trzyma się drogi i jest jeszcze bardziej zwrotne, szczególnie podczas dynamicznego pokonywania zakrętów. Jednorurowe amortyzatory mają zmienną charakterystykę, którą kierowca może ustawić w trzech stopniach. Przewody olejowe oraz zawór centralny łączą po dwa amortyzatory rozmieszczone naprzeciwlegle po przekątnej. Podczas szybkiego pokonywania zakrętów, zawory regulują przepływ oleju w amortyzatorze osadzonego dodatkowo na sprężynie koła przedniego toczącego się po zewnętrznym łuku. Technika ta wzmacnia amortyzację koła i redukuje wszelkie wychylenia pojazdu na boki i tzw. nurkowanie. Pozwala to pojazdowi jeszcze lepiej trzymać się drogi i poprawia jakość prowadzenia. Koncepcja ta poprawia wydajność i daje wyraźnie wyczuwalne różnice podczas jazdy w poszczególnych trybach (comfort, auto, dynamic) systemu wyboru dynamiki jazdy Audi drive select. Proporcjonalne zawory są elektrycznie uruchamiane tylko wtedy, gdy mają spowolnić przepływ oleju w tłokach – czyli wtedy, gdy pożądana jest odpowiednia sprężystość zawieszenia.

Głównym mechanizmem sterowania tego wysoce precyzyjnego systemu jest elektroniczna platforma podwozia (EFP). Dostosowuje ona amortyzatory do warunków drogowych, stylu jazdy kierowcy i trybu wybranego w systemie Audi drive select.

**RS MODE: przycisk dynamicznego prowadzenia**

System wyboru dynamiki jazdy Audi drive select umożliwia kierowcy ustawienie charakterystyki trybów prowadzenia oraz innych charakterystyk RS 5\*. System Audi drive select wpływa na zarządzanie silnikiem i skrzynią biegów, na wspomaganie układu kierowniczego, zawieszenie, mechanizm różnicowy quattro, sportowy mechanizm różnicowy quattro sport, dźwięk silnika i sposób działania automatycznej klimatyzacji.

W systemie dostępnych jest pięć profili: comfort, auto, dynamic i dwa nowe, ustawiane indywidualnie tryby typowe dla modeli RS: RS1 i RS2. Kiedy kierowca ustawi je zgodnie ze swoimi preferencjami i zapisze w systemie MMI touch response, może je włączać bezpośrednio za pomocą umieszczonego na kierownicy przycisku RS MODE. W rezultacie może z łatwością przełączać między trybami RS1, RS2 i ostatnio wybranym trybem drive select, bez konieczności ponownego korzystania z MMI touch response.

System stabilizacji toru jazdy (ESC) został dostosowany specjalnie do modeli RS i wyposażony jest w tryb sportowy. Jeżeli kierowca naciśnie przycisk ESP na dłużej niż 3 sekundy, elektroniczny system stabilizacji toru jazdy zostanie całkowicie dezaktywowany.

Alternatywą dla elektromechanicznego układu wspomagania kierownicy jest również dostosowany specjalnie do modeli typu RS dynamiczny układ kierowniczy. Zmienia on swoje przełożenie nawet o blisko 100 procent, w zależności od prędkości w danej chwili, kąta skrętu i od wybranego trybu pracy systemu wyboru dynamiki jazdy Audi drive select. Zmiany zachodzą płynnie i są właściwie niedostrzegalne.

Centralnym elementem dynamicznego układu kierowniczego jest napędzana przez silnik elektryczny przekładnia sumująca w kolumnie kierownicy. Przekładnia ta, zwana również falową, ma kompaktową oraz lekką budowę i charakteryzuje się dużą sztywnością skrętną. Działa bez luzu, precyzyjnie i z minimalnym tarciem. Przekładnia może błyskawicznie przenosić olbrzymie momenty obrotowe i osiąga wysoki stopień wydajności.

Przy niższej prędkości — w ruchu ulicznym i podczas manewrowania — dynamiczny układ kierowniczy pracuje bardzo bezpośrednio, dwa obroty kierownicą wystarczają na pełen zakres obrotu. Także wspomaganie kierownicy jest wydajne, manewry związane z parkowaniem nie wymagają wysiłku. Na drogach poza terenem zabudowanym bezpośrednie działanie
i wspomaganie są stopniowo redukowane. Przy dużej prędkości na autostradzie lub na drodze szybkiego ruchu, pośrednie przełożenie i mała siła wspomagania łagodzą niespokojne ruchy kierownicy, pomagając w ten sposób utrzymać tor jazdy.

Podczas sportowej jazdy dynamiczny układ kierowniczy ściśle współpracuje z elektronicznym systemem stabilizacji toru jazdy (ESC). Zmienia on swoje przełożenie za pomocą przekładni fazowej nawet o blisko 100%, zależnie od prędkości i wybranego trybu pracy systemu Audi drive select. W razie potrzeby lekko koryguje manewry — w większości sytuacji jego delikatne, zazwyczaj niezauważane przez kierowcę ingerencje poprzez zmianę obciążenia redukują zarówno podsterowność, jak i nadsterowność. Podczas hamowania na nawierzchniach
o różnych właściwościach, system pomaga poprzez stabilizujące wspomaganie pracy układu kierowniczego. W trybie jazdy dynamic, układ kierowniczy jest stale, liniowo dostosowywany w celu uzyskania jak najlepszego sprzężenia informacji zwrotnych pochodzących z nawierzchni drogi z zachowaniem auta podczas jazdy. W ten sposób RS 5\* zapewnia stabilność, dynamikę
i bezpieczeństwo jazdy.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Pakiet dynamiczny RS**  |  | Zawieszenie sportowe RS plus z systemem kontroli dynamiki jazdy (DRC) |
|  |  | Przesunięcie progu prędkości maksymalnej do 280 km/h |
|  |  | Dynamiczny układ kierowniczy dostrojony do RS |
|  |  | Sportowy mechanizm różnicowy quattro |
|  |  | Reflektory diodowe Matrix ze światłem laserowym Audi, dynamiczna animacja świetlna i dynamiczne kierunkowskazy |
|  |  |  |

**Duże i mocne: koła i hamulce**

Odświeżone modele RS 5\* są standardowo wyposażone w 19-calowe lekkie, kute felgi
z oponami w rozmiarze 265/35. Na życzenie dostępne są felgi 20-calowe w różnych wariantach stylistycznych, w tym po raz pierwszy w kolorze brązowym lub całkowicie czarne. Za dużymi kołami znajdują się mocne hamulce z perforowanymi, kompozytowymi tarczami — ich okładziny wykonano z aluminium, a pierścienie ze stali. Na osi przedniej mają one średnicę 375 mm, a na tylnej — 330 mm. Sześciotłoczkowe zaciski hamulcowe z logo RS są standardowo lakierowane na czarno, opcjonalnie mogą być czerwone.

Na życzenie, na osi przedniej mogą zostać zamontowane perforowane tarcze hamulcowe
o średnicy 400 mm wykonane z lekkiego i odpornego na ścieranie materiału ceramicznego wzmacnianego włóknem węglowym. Zmniejszają one masę całkowitą RS 5 o około 6,5 kg. Ich sześciotłoczkowe zaciski mogą być szare, czerwone lub niebieskie. Kanały wentylacyjne
w podwoziu zapewniają optymalne chłodzenie obu hamulców przednich.

**Wyposażenie**

Od obsługi, przez connectivity, po systemy wspomagania kierowcy: jak by na to nie patrzeć, odmłodzone Audi RS 5\* jest doskonale skomunikowane. System operacyjny MMI oferuje środowisko użytkownika przypominające współczesnego smartfona i systematycznie rozwija cyfryzację kokpitu. Obsługuje się go teraz — zamiast przyciskiem z pokrętłem na konsoli środkowego tunelu — za pomocą dużego wyświetlacza dotykowego z akustycznym potwierdzeniem operacji. Ekran wyświetlacza jest zamontowany na środku deski rozdzielczej
i lekko zwrócony w stronę kierowcy. Ma przekątną 10,1 cala i rozdzielczość 1540×720 pikseli.

Opcjonalną trójstrefową automatyczną klimatyzacją deluxe można sterować za pomocą odpowiednich ikon na wyświetlaczu. Pasażerowie siedzący z tylu mają do dyspozycji oddzielny panel sterowania. W kokpicie standardowo montowany jest kolorowy wyświetlacz 7-calowy. Najbardziej zaawansowaną z dostępnych opcji jest w pełni cyfrowy kokpit Audi virtual cockpit z dużym ekranem o przekątnej 12,3 cala i o rozdzielczości HD 1920 × 720 pikseli. Poza klasycznym widokiem zegarów, po wybraniu przyciskiem na kierownicy jednego z dwóch trybów RS, automatycznie wyświetlane są ekrany właściwe dla modeli typu RS z danymi na temat mocy, momentu obrotowego, przeciążenia i danymi systemu monitorowania ciśnienia w oponach.

Opcjonalny, najbardziej zaawansowany system multimedialny MMI Navigation plus sprawia, że na podstawie przejechanych tras samochód uczy się i może inteligentnie podpowiadać kierowcy nową trasę. Droga jest obliczana online na serwerach współpracującej z Audi spółki HERE, z wykorzystaniem dostarczanych w czasie rzeczywistym danych o ogólnej sytuacji drogowej. Jeżeli połączenie nie jest wystarczająco dobre, system płynnie przełącza się na działający równolegle pokładowy system wyznaczania trasy GPS. Zawierająca modele 3D wielu dużych miast europejskich mapa, jest cztery razy w roku aktualizowana drogą radiową.

Sercem systemu MMI Navigation plus i standardowego MMI Radio plus, jest nowa jednostka główna — modułowa platforma infotainment trzeciej generacji (MIB 3). Jej moc obliczeniowa jest 10 razy większa niż moc jej poprzedniczki MIB 2. Dla nowego RS 5 dostępnych jest również wiele opcjonalnych elementów systemu infotainment, takich jak inteligentny interfejs smartfona, Audi phone box czy system nagłośnienia Bang & Olufsen Premium
z trójwymiarowym dźwiękiem.

**Usługi internetowe Audi connect**

Audi connect to w skrócie internetowe połączenie między kierowcą, samochodem
i infrastrukturą. Łączy wszystkie aplikacje korzystające z połączeń internetowych
z samochodem, dostarczając do niego pozyskiwane w czasie rzeczywistym dane i informacje oraz różnorodne usług. Dlatego Audi connect nie tylko ułatwia kierowcy życie, ale również predyktywnie podpowiada mu styl jazdy, a także dostarcza mu aktualnych informacji tak, by prowadzący auto nie musiał odrywać wzroku od drogi. Usługi internetowe Audi connect są bezpłatne przez trzy lata i są udostępniane na pokładzie RS 5 z systemem MMI Navigation plus.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Usługi internetowe Audi connect**  |  | Radio hybrydowe: przełącza się między radiem analogowym, DAB+ i radiem internetowym w celu uzyskania jak najlepszej jakości dźwięku i globalnego odbioru stacji (konieczny dodatkowy pakiet danych dostarczanych przez firmę Cubic)  |
|  |  | Obliczanie trasy w czasie rzeczywistym: pokazuje informacje o znakach drogowych i zagrożeniach; powiadamia kierowcę o ograniczeniach prędkości, wypadkach lub na przykład o gołoledzi |
|  |  | Parkowanie przy ulicy: na wyświetlaczu MMI pokazuje dostępne w miejscu przeznaczenia wolne miejsca parkingowe przy ulicy  |
|  |  | Nawigacja za pomocą Google Maps |
|  |  | Hotspot WiFi w samochodzie: możliwość połączenia nawet z ośmioma urządzeniami przenośnymi; pakiety danych można wygodnie zarezerwować poprzez MMI  |
|  |  | Prognoza pogody nawet na 7 dni  |
|  |  | Wiadomości online: wiadomości można wyświetlić i odczytać bezpośrednio w samochodzie  |
|  |  | Rozpoznawanie mowy online: szybsze rozpoznawanie mowy i wyższa jakość wyników  |
|  |  | Profil osobisty: umożliwia zapisanie ustawień osobistych nawet siedmiu użytkowników (np. ulubione stacje radiowe, regulacja fotela, oświetlenie wnętrza i ustawienia wyświetlacza head-up display)  |
|  |  |  |

Elementem wyposażenia standardowego jest też usługa Audi connect Telefon alarmowy
i Serwis. Zapewnia ona poczucie bezpieczeństwa podczas każdej podróży — bez względu na miejsce przeznaczenia i na to, co się zdarzy. W razie poważnego wypadku, do centrali alarmowej Audi wykonywany jest automatyczny telefon alarmowy.

Również w wersji standardowej dostępne są usługi Audi connect Remote & Control. Umożliwiają one połączenie pojazdu ze smartfonem. Wystarczy do tego bezpłatna aplikacja myAudi. Za jej pośrednictwem klient ma wygodny dostęp – bez konieczności ruszania się
z domu - do różnych informacji dotyczących samochodu. Informacje takie, to na przykład:

|  |  |
| --- | --- |
|  | Poziom paliwa i poziom oleju, stan licznika, zasięg, termin kolejnego przeglądu oraz to, czy zamknięte są wszystkie drzwi i okna |
|  | Zdalne blokowanie i odblokowanie samochodu  |
|  | Włączanie i wyłączanie ogrzewania pomocniczego |
|  | Lokalizowanie pojazdu na parkingu  |
|  | Parkowanie przy ulicy: na wyświetlaczu MMI pokazuje dostępne w miejscu przeznaczenia wolne miejsca parkingowe  |
|  | Nawigacja za pomocą Google Maps |
|  | Hotspot WiFi w samochodzie: możliwość połączenia nawet z ośmioma urządzeniami przenośnymi; pakiety danych można wygodnie zarezerwować poprzez MMI  |
|  | Prognoza pogody nawet na 7 dni  |
|  | Wiadomości online: wiadomości można wyświetlić i odczytać bezpośrednio w samochodzie  |
|  | Rozpoznawanie mowy online: szybsze rozpoznawanie mowy i wyższa jakość wyników  |
|  | Profil osobisty: umożliwia zapisanie do 400 ustawień osobistych nawet siedmiu użytkowników (np. ulubione stacje radiowe, regulacja fotela, ustawienia temperatury, oświetlenie wnętrza i ustawienia wyświetlacza przeziernego)  |
|  | Zarządzanie i przypisanie cyfrowego kluczyka Audi connect  |
|  |  |

Opcjonalny kluczyk Audi connect umożliwia blokowanie i odblokowanie, a także uruchomienie silnika RS 5\* za pomocą smartfona z systemem Android. Aby odblokować samochód kierowca musi przytrzymać smartfona blisko klamki drzwi kierowcy. Aby uruchomić silnik, musi go umieścić w Audi phone box. Kluczyk Audi connect można wykorzystać zawsze, nawet jeżeli bateria smartfona się wyczerpie. Właściciel może przekazać maksymalnie cztery kody kluczyka członkom rodziny lub innym wskazanym osobom. Kiedy samochód jest odblokowany, rozpoznaje właściciela kluczyka i załadowuje różne ustawienia zapisane
w osobistym profilu użytkownika: od położenia fotela, po ustawienia klimatyzacji i nawigacji.

**Jeszcze większa pewność siebie: systemy wspomagania kierowcy**

W RS 5\* dostępnych jest ponad 30 systemów wspomagania kierowcy. Do wyposażenia standardowego należą: asystent parkowania plus, tempomat, funkcja rozpoznawania znaków, czy system bezpiecznej zmiany pasa Audi side assist. Systemy opcjonalne zebrano
w pakietach „Drive” i „Park”. Pakiet „Drive” zawiera już tempomat adaptacyjny z funkcją „Stop and go” oraz system ostrzegania przed kolizją z tyłu Audi pre sense rear obejmujący system bezpieczeństwa pre sense basic. Asystent pasa ruchu i system ostrzegania przed zmianą pasa ruchu należą do pakietu opcjonalnego.

Predyktywny [asystent wydajności](https://www.audi-mediacenter.com/en/technology-lexicon-7180/driver-assistance-systems-7184#praediktiver-effizienzassistent) przyhamowuje lub przyspiesza ruch pojazdu na podstawie analizy informacji z nawigacji, na przykład o skrzyżowaniach i rondach oraz na podstawie rozpoznanych znaków drogowych. Pakiet wspomagania „Park” obejmuje asystenta parkowania plus, kamerę cofania i hamulec postojowy. Można do niego dodać dalsze systemy wspomagania, na przykład kamery 360° i asystenta parkowania.

**25 lat modeli RS: ekskluzywny pakiet jubileuszowy**

Na samym początku sprzedaży, do odmłodzonych modeli RS 5\* Audi Sport GmbH dodaje pakiet jubileuszowy. „Pakiet jubileuszowy 25 lat RS” stanowi hołd dla pierwszego modelu Audi RS: RS 2 z 1994 r. Karoseria jest w tym przypadku pomalowana niebieskim lakierem Nogaro, typowym dla kultowego Audi. Może też być pomalowana czarnym lakierem Mythos, szarym Nardo i białym Gletscher. Części dodatkowe są utrzymane w matowej stylistyce aluminium i lśniącej czerni; koła również są dwubarwne. We wnętrzu wzór plastra miodu na fotelach RS sport jest podświetlony niebieskim kolorem Denim, lamówki dywaników podłogowych ozdobiono w kolorze kobaltowym Alcantara.

**Zużycie paliwa i emisje wymienionych powyżej modeli:**

*(Podane w zakresach wartości zużycia paliwa i emisji CO2 zależą od używanych opon/kół).*

**Audi RS 5 Coupé**

Zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej w l/100 km: 9,7 - 9,3;

Emisja CO2 (tryb mieszany) w g/km: 220 - 210

**Audi RS 5 Sportback**

Zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej w l/100 km: 9,9 - 9,4;

Emisja CO2 (tryb mieszany) w g/km: 223 - 214

**Audi RS 6 Avant**

Zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej w l/100 km: 12,8 - 12,4;

Emisja CO2 (tryb mieszany) w g/km: 281

**Audi RS 7 Sportback**

Zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej w l/100 km: 12,8 - 12,3;

Emisja CO2 (tryb mieszany) w g/km: 279

**Audi A5 Coupé**

Zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej w l/100 km: 9,.1-3,9;

Emisja CO2 (tryb mieszany) w g/km: 208-102

**Audi A5 Sportback**

Zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej w l/100 km: 9,2-3,9;

Emisja CO2 w g/km: 209-103.

**Audi S5 Coupé**

Zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej w l/100 km: 6,2;

Emisja CO2 (tryb mieszany) w g/km: 163-161

**Audi S5 Sportback**

Zużycie paliwa w trybie jazdy mieszanej w l/100 km: 6,2;

Emisja CO2 (tryb mieszany) w g/km: 163-161

**Grupa Audi**, skupiająca marki Audi, Ducati i Lamborghini, jest jednym z najbardziej utytułowanych producentów samochodów i motocykli w segmencie premium. Produkty koncernu obecne są na rynkach ponad stu krajów całego świata, a produkcja odbywa się w 18 fabrykach w 13 państwach. Spółkami należącymi w 100% do Audi AG są: Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Włochy) oraz Ducati Motor Holding S.p.A (Bolonia/Włochy).

W roku 2019, Grupa AUDI AG dostarczyła do klientów około 1 mln 846 tys. pojazdów marki Audi, 8250 sportowych samochodów Lamborghini i około 53 183 motocykle marki Ducati.
W roku finansowym 2019, AUDI AG osiągnęło przychody w wysokości 55,7 miliarda euro, a zysk operacyjny przed wydatkami nadzwyczajnymi wyniósł 4,5 miliarda euro. Obecnie, na całym świecie koncern zatrudnia około 90 tysięcy osób, z czego ponad 60 tysięcy zatrudnionych jest
w Niemczech. Audi koncentruje swe działania na nowych produktach i zrównoważonych rozwiązaniach technicznych, ukierunkowanych na przyszłość mobilności.