

Nowe Audi RS 5

data aktualizacji: 2026.02.20



Po raz pierwszy w Audi Sport układ napędowy łączy 2,9-litrowy silnik V6 biturbo o mocy 375 kW (510 KM) z silnikiem elektrycznym o mocy 130 kW. Być może największy wpływ na wygląd samochodu mają koła, bo też w porównaniu z bazowym modelem A5 nadwozie zostało poszerzone.

Opuszczając fabrykę w Neckarsulm w Niemczech, najbardziej sportowy członek rodziny A5 wyposażony jest standardowo w matowoszare, 20-calowe felgi aluminiowe o wzorze 5 Y-ramion oraz opony 285/35. Nową, ekskluzywną dla RS opcją są imponujące, kute 21-calowe felgi dwuramienne, dostępne w kolorze czarnym metalicznym, matowym Neodymium gray lub w wersji dwukolorowej — diamentowo szlifowanej z czarnym metalikiem. Tylne felgi są szersze niż przednie (10,5 J wobec 10 J). Zapewnia to nieco większą powierzchnię styku z nawierzchnią. Większa ilość gumy w kontakcie z drogą pozwala na przenoszenie większych sił poprzecznych, co zwiększa przyczepność w zakrętach, stabilność prowadzenia oraz precyzję inicjacji skrętu dzięki mniejszym odkształceniom opony.

Ta pierwsza w historii modelu Audi Sport wysokowydajna hybryda plug-in ma 470 kW (639 KM) mocy systemowej. W porównaniu z bazowym modelem A5 nadwozie zostało poszerzone o cztery centymetry z każdej strony - zarówno z przodu, jak i z tyłu. Po raz pierwszy w Audi Sport układ

napędowy łączy 2,9-litrowy silnik V6 biturbo o mocy 375 kW (510 KM) z silnikiem elektrycznym o mocy 130 kW. Współpracują one z dedykowanym sportowym zawieszeniem RS z amortyzatorami o dwóch zaworach oraz całkowicie nowym napędem quattro z Dynamic Torque Control, który po raz pierwszy na świecie umożliwia elektromechaniczne wektorowanie momentu obrotowego na tylnej osi. Nowy centralny mechanizm różnicowy posiada wstępne napięcie, dzięki czemu pozostaje częściowo zablokowany, zarządzając rozdziałem momentu obrotowego wzdłużnie. Poprzeczny rozdział momentu na tylnej osi realizuje nowy mechanizm różnicowy, który może przenosić moment między kołami w ciągu milisekund. Efekt? Wyjątkowo zwinna, stabilna i płynna jazda bez wysiłku. Elektromechaniczne wektorowanie momentu potrzebuje zaledwie 15 milisekund – około jednej dziesiątej mrugnięcia oka, aby wygenerować różnice momentu sięgające nawet 2 000 niutonometrów i zareagować na każdą sytuację drogową.

Fot. Audi

Źródło: