

Hybride haute performance : la Nouvelle Audi RS 5

- Premier modèle Audi Sport haute performance hybride rechargeable développant 470 kW (639 ch), avec une vitesse de pointe optionnelle de 285 km/h, et la possibilité d'effectuer les trajets quotidiens en conduite 100 % électrique
- Première mondiale : transmission quattro avec Dynamic Torque Control portant la dynamique de conduite à un niveau inédit
- Style RS inimitable : carrosserie élargie, projecteurs Matrix LED, système d'échappement sport RS et détails intérieurs expressifs

Ingolstadt, 19 février 2026 – La Nouvelle Audi RS 5 est le premier modèle Audi Sport hybride rechargeable haute performance (PHEV). Elle incarne pleinement l'ADN RS et bénéficie d'une technologie hybride spécifiquement développée pour répondre aux exigences de performance. Que ce soit dans les virages de routes de montagne, sur de longs trajets autoroutiers ou en circulation urbaine en mode 100% électrique, l'Audi RS 5 impressionne par son agilité et sa précision. Elle couvre un spectre exceptionnel de dynamiques de conduite : d'une berline confortable pour le quotidien à une sportive redoutablement performante. Pour la première fois chez Audi Sport, le groupe motopropulseur associe un moteur V6 bi turbo de 2,9 litres développant 375 kW (510 ch) à un moteur électrique de 130 kW (177 ch). Cet ensemble est complété par une suspension sport RS utilisant des amortisseurs à double valve, une transmission quattro entièrement nouvelle équipée du Dynamic Torque Control, ainsi qu'un système de vectorisation du couple électromécanique inédit au monde sur un véhicule de série, intégré au pont arrière. Le nouveau différentiel central bénéficie d'une précharge, garantissant qu'il reste toujours partiellement verrouillé afin de gérer la répartition longitudinale du couple. La répartition transversale du couple sur l'essieu arrière est assurée par un différentiel inédit, capable de répartir le couple entre les roues en quelques millisecondes. Résultat : une conduite exceptionnellement agile, stable et sans effort.

« Le nouveau fleuron de la gamme A5 est notre premier modèle hybride rechargeable haute performance. Notre transmission quattro nouvellement développée avec Dynamic Torque Control est le premier système de vectorisation de couple électromécanique au monde sur un véhicule de série. L'interaction sophistiquée entre le moteur thermique et la motorisation électrique associe performance et efficience sous une nouvelle forme chez Audi. Les clients bénéficient à la fois d'un dynamisme maximal et d'un confort exemplaire au quotidien », déclare Gernot Döllner, CEO d'Audi.

Rolf Michl, Directeur Général d'Audi Sport, ajoute : « L'Audi RS 5 et son concept de propulsion innovant marquent le début d'une nouvelle ère pour nos modèles RS. Ils offrent un niveau de dynamisme inédit tout en améliorant sensiblement l'usage quotidien grâce à la conduite électrique et aux technologies innovantes. Une nouvelle interprétation de l'authentique expérience RS. »

L'Audi RS 5 offre des performances issues du sport automobile, adaptées à la route. Plus large d'environ **neuf centimètres** que l'Audi A5 standard à l'avant comme à l'arrière, avec des ailes élargies, elle affiche une allure résolument musclée. À l'avant, la **calandre Singleframe tridimensionnelle à motif en nid d'abeilles**, associée aux [prises d'air](#) destinées à optimiser les flux d'air, impose sa présence. À l'arrière, le [diffuseur aérodynamique](#) et les **sorties d'échappement ovales mates du système RS sport** confèrent une touche finale résolument sportive. De jour comme de nuit, les **projecteurs Matrix LED assombris** et leur **signature lumineuse numérique au design inspiré du drapeau à damier** renforcent le caractère affirmé et la prestance du véhicule.

Ce PHEV hautes performances est le premier modèle RS de série à être équipé d'un groupe motopropulseur électrifiée modulaire : **la transmission quattro avec contrôle dynamique du couple**. Au cœur du système se trouvent un moteur **V6 bi turbo de 2,9 litres optimisé**, un **moteur électrique développant 130 kW**, une **boîte de vitesses hybride à huit rapports**, ainsi qu'une **toute nouvelle transmission arrière dotée d'une vectorisation du couple électromécanique – une première mondiale sur un véhicule de série**.

Un actionneur, des engrenages à surmultiplication et un différentiel fonctionnent de concert pour répartir intelligemment le couple entre les roues arrière, de manière quasiment totalement variable et en fonction des conditions de conduite. Une unité de commande recalcule la répartition optimale du couple entre les roues arrière toutes les 5 millisecondes, soit à une fréquence de 200 Hz, avant que le système de vectorisation du couple ne l'applique immédiatement avec une extrême précision. En résumé, la vectorisation du couple électromécanique agit comme un chef d'orchestre invisible, coordonnant une symphonie de performances et garantissant aux conducteurs un niveau inédit de plaisir de conduite et de sécurité.

L'interaction précise entre tous les composants de la suspension définit le comportement routier de l'Audi RS 5. Parmi les éléments clés figurent des essieux avant et arrière optimisés et spécifiques à la gamme RS, **une suspension sport RS avec des amortisseurs innovants à technologie double valve, une direction réglée spécifiquement RS, de grandes roues de 20 et 21 pouces** chaussées de pneumatiques développés sur mesure, ainsi que **des freins en acier haute performance ou en céramique**.

La technologie à double valve permet aux amortisseurs d'offrir à la fois un excellent niveau de confort et une expérience de conduite résolument sportive. Elle réduit sensiblement les mouvements de tangage et de roulis et garantit une réaction très rapide des amortisseurs face aux variations de l'état de la route.

Le **pack Audi Sport** optionnel pour les nouvelles Audi RS 5 et RS 5 Avant incarne l'essence même de la sportivité. Il ajoute des éléments exclusifs tels que des pare-chocs avant et arrière spécifiques au design dynamique, ainsi que des jantes de 21 pouces noir fantôme à finition diamantée bicolore avec accents mats. Un système d'échappement sport RS et une vitesse de pointe portée à 285 km/h garantissent des performances encore accrues. À l'intérieur, le pack Audi Sport se distingue par des surpiqures contrastées en vert Serpentine et des accents couleur laiton, proposées pour la première fois. Il offre également de vastes possibilités de personnalisation, dont la teinte extérieure Vert Bedford métallisé. Les freins céramiques RS avec étriers couleur bronze et les éléments en carbone à motif camouflage viennent parfaire

l'ensemble.

La nouvelle fonction **Audi driving experience** est proposée de série. Elle permet aux utilisateurs de consulter des analyses détaillées des trajets effectués, affichées sur l'écran tactile MMI de 14,5 pouces. Sur circuit, il est également possible d'analyser et d'enregistrer les temps par section. En mode Audi drive select « RS torque rear », le système fournit en outre des statistiques telles que l'angle de dérive atteint.

En France, l'Audi RS 5 Berline, avec une puissance cumulée de 639 ch, est proposée à partir de 118 000 €, tandis que l'Audi RS 5 Avant débute à 119 500 €. Ces nouveaux modèles sont produits à Neckarsulm, en Allemagne. Les commandes pour les clients européens ouvriront au **premier trimestre 2026**, avec des livraisons prévues à **l'été 2026**.

Vous trouverez ci-dessous des informations détaillées sur la Nouvelle Audi RS 5.

Électrifiant : le groupe motopropulseur

La Nouvelle Audi RS 5 marque l'entrée d'Audi Sport dans l'univers des hybrides rechargeables. Un groupe motopropulseur modulaire hautes performances propulse ce modèle au caractère musclé. Au cœur du dispositif se trouvent un moteur V6 bi turbo de 2,9 litres optimisé, un moteur électrique développant 130 kW intégré à la boîte de vitesses hybride à huit rapports, ainsi qu'une toute nouvelle transmission arrière. Cette dernière permet la mise en œuvre d'une vectorisation du couple électromécanique, offrant une répartition du couple particulièrement rapide et précise, et garantissant un niveau maximal de dynamisme de conduite.

Moteur V6 TFSI de 2,9 litres: 375 kW (510 ch) de puissance et 600 Nm de couple

Développant 375 kW (510 ch), le moteur V6 TFSI de 2,9 litres optimisé de l'Audi RS 5 délivre une puissance nettement supérieure à celle de la génération précédente. Ce gain de 44 kW (60 ch) résulte d'un développement continu axé sur la performance mené par les équipes Audi Sport. L'Audi RS 5 utilise un cycle Miller modifié, qui offre des avantages significatifs en charge partielle. Dans ce cycle, les soupapes d'admission se ferment plus tôt, ce qui améliore l'efficacité globale du moteur.

Deux turbocompresseurs à géométrie variable assurent la suralimentation ; le circuit d'admission a été optimisé pour supporter des pressions élevées tout en minimisant les pertes. Résultat : le moteur réagit de manière nettement plus vive aux sollicitations de l'accélérateur. L'augmentation de la puissance et du couple s'harmonise parfaitement avec le moteur électrique de 130 kW (177 ch). Par ailleurs, Audi a amélioré l'alimentation en carburant grâce à une pression d'injection plus élevée, augmentant ainsi l'efficacité et les performances tout en réduisant les émissions.

Dans l'objectif de maximiser la réactivité et les performances, les ingénieurs d'Audi ont conçu dès le départ un système d'admission aussi court et peu restrictif que possible. Des échangeurs air-eau sont utilisés, permettant d'abaisser la température de l'air d'admission — en particulier dans des conditions d'utilisation intensives. Résultat : la puissance maximale est disponible

instantanément, à la simple pression du pied droit du conducteur.

L'association de ces composants donne naissance à un V6 plus puissant, plus efficient, et capable de consommer jusqu'à 20 % de carburant en moins sous forte charge par rapport à son prédecesseur — avec une réactivité immédiate et une facilité d'utilisation inédites.

Moteur électrique : 130 kW (177 ch) et 460 Nm de couple

Pour la Nouvelle Audi RS 5, Audi associe le V6 bi turbo de 2,9 litres optimisé, développant 375 kW (510 ch) et 600 Nm de couple, à un puissant moteur électrique. Celui-ci délivre 130 kW (177 ch) supplémentaires ainsi que 460 Nm de couple. La puissance cumulée du système atteint ainsi jusqu'à 470 kW (639 ch) pour un couple total de 825 Nm.

En combinant performances et consommation de carburant, l'Audi RS 5 établit de nouvelles références dans sa catégorie et offre une sportivité sans compromis associée à une efficacité élevée. De plus, le moteur électrique améliore encore la réactivité à l'accélération et les départs arrêtés. Il assure également la fonction de démarrage du moteur thermique, permettant de se passer de l'utilisation d'un démarreur 12 volts traditionnel.

Le moteur électrique et le système électrique de 400 volts sont alimentés par une batterie d'une capacité brute de 25,9 kWh (22 kWh nets), qui constitue la base de la propulsion électrique de l'Audi RS 5. Elle contribue notamment à une accélération de 0 à 100 km/h en seulement 3,6 secondes, particulièrement impressionnante.

L'Audi RS 5 peut également circuler en mode 100 % électrique, et le système électrique joue par ailleurs un rôle clé dans la répartition du couple grâce à la vectorisation du couple électromécanique, caractéristique centrale de la transmission quattro équipée du Dynamic Torque Control. Spécifiquement conçu pour l'Audi RS 5, le moteur électrique adopte une architecture à rotor externe : le stator est ainsi positionné à l'intérieur du rotor en mouvement. Cette conception permet une interaction sur une surface plus large, offrant un couple supérieur, un meilleur refroidissement et une efficacité globale accrue.

Que ce soit pour les trajets du quotidien ou pour une conduite plus engagée sur routes sinuuses, le groupe motopropulseur électrifié propose un large éventail de caractères, allant d'une conduite urbaine silencieuse à l'exploration des limites d'une puissance délivrée avec force. Le moteur électrique veille également à ce que l'Audi RS 5 conserve pleinement le ressenti typique d'un modèle RS, y compris en conduite électrique.

Batterie et recharge : une chimie cellulaire améliorée pour des performances accrues

Les cellules de la batterie de l'Audi RS 5 sont intégrées sous le plancher du coffre. Grâce à leur chimie améliorée, elles délivrent davantage de puissance, aussi bien à faible niveau de charge que dans des conditions de température extrême, par rapport à la génération précédente. La batterie n'alimente pas uniquement le moteur de traction : elle fournit également jusqu'à 8 kW au moteur synchrone à aimants permanents intégré au système de vectorisation du couple. En courant

alternatif triphasé (AC), l'hybride rechargeable haute performance se recharge à une puissance pouvant atteindre 11 kW, permettant de recharger la batterie haute tension à 100 % en seulement 2 heures et demie. Un câble de recharge (mode 3, connecteur de type 2) est inclus de série. Un niveau de charge élevé est indispensable pour exploiter pleinement les caractéristiques des modes de conduite spécifiques RS, tels que RS sport et RS torque rear. Lorsque ces modes sont activés, la priorité est donnée aux performances. Afin de garantir une assistance électrique maximale – notamment pour la vectorisation du couple – le véhicule maintient l'état de charge à environ 90 % dans les modes RS sport et RS torque rear. Les conducteurs disposent ainsi en permanence de toute la puissance électrique nécessaire pour des manœuvres sportives ou des accélérations dynamiques.

La batterie atteint et maintient en permanence sa température idéale grâce à une gestion thermique intelligente. Selon la situation, elle est activement refroidie. Le système réagit de manière dynamique aux conditions de conduite ainsi qu'aux besoins en puissance à chaque instant. En modes RS sport et RS torque rear, la batterie est refroidie activement jusqu'à une température optimale de 20 degrés Celsius. Pompes, ventilateurs et échangeurs thermiques fonctionnent de concert afin de garantir des performances électriques maximales à tout moment. Résultat : une puissance délivrée de manière constante et une spontanéité maximale – y compris lors de sollicitations répétées à charge maximale.

Transmission de la puissance hybride : boîte de vitesses à huit rapports et différentiel central autobloquant

La puissance générée par le moteur V6 plug-in hybride haute performance et par le moteur de traction électrique est transmise aux roues par le biais d'une boîte tiptronic à huit rapports. Celle-ci repose sur une conception classique associant un convertisseur de couple à un train épicycloïdal. Grâce à ses huit rapports étroitement étagés, elle permet des passages de vitesse progressifs et précis. Un refroidisseur externe garantit des performances constantes même sous forte charge. Ainsi, l'ensemble des composants de la chaîne cinématique fonctionne en permanence dans sa plage de rendement optimale. La logique de passage des rapports, pilotée électroniquement et de manière dynamique, adapte automatiquement les points de changement de vitesses en fonction du mode de conduite sélectionné, en privilégiant soit la sportivité, soit l'efficience.

Audi a en outre réduit les résistances des composants rotatifs lourds de la transmission. En d'autres termes, le mécanisme de changement de rapports requiert moins d'énergie pour accélérer ou ralentir ces éléments. Cela permet de réduire les temps de latence lors des changements de vitesse, d'assurer des passages plus rapides et plus précis, et d'offrir un ressenti de conduite plus direct.

La boîte tiptronic à huit rapports est associée à un différentiel central autobloquant, chargé de répartir le couple entre les deux essieux en fonction de la situation de conduite. La répartition peut varier de 70 % à l'avant / 30 % à l'arrière jusqu'à 15 % à l'avant / 85 % à l'arrière. Cette configuration garantit une dynamique précise, une motricité optimale et une agilité élevée, tout en maintenant un niveau de stabilité constamment élevé – la recette qui fait le succès des transmissions quattro depuis 45 ans.

Répartition longitudinale du couple à un niveau inédit: différentiel central avec précharge

L'Audi RS 5 marque la première utilisation, par Audi Sport, d'une nouvelle génération de différentiel central destinée à gérer la répartition du couple entre les essieux avant et arrière. Ce différentiel central est doté d'une précharge, ce qui signifie qu'il est en permanence au moins partiellement verrouillé. Il représente ainsi le niveau le plus récent et le plus abouti des transmissions quattro. Cette technologie améliore à la fois la motricité et l'inscription en virage, permettant des manœuvres nettement plus dynamiques.

La précharge garantit le maintien du couplage entre les essieux même lorsqu'aucun couple n'est transmis au différentiel. Sur route, cela entre notamment en jeu lorsque le conducteur lève le pied de l'accélérateur pour engager un virage. Dans ces situations, la précharge du différentiel favorise l'inscription en courbe et réduit le sous-virage interne. La réponse du véhicule aux sollicitations du volant – en particulier hors accélération et lors des transferts de charge – gagne en précision, rendant l'Audi RS 5 plus agile, plus dynamique et plus facile à maîtriser.

Bien que le moteur de l'Audi RS 5 développe son couple plus rapidement, la réactivité à l'accélérateur bénéficie elle aussi du nouveau différentiel central. Lors des transitions rapides entre les phases d'accélération et de décélération, la précharge du différentiel et le couplage qui en résulte entre les essieux permettent une transmission du couple plus rapide vers les roues. Le résultat: davantage de spontanéité, y compris lors des reprises à l'accélération.

En ce qui concerne le concept de transmission de l'Audi RS 5, l'ensemble du système est entièrement nouveau. Il associe un différentiel central avec précharge à une vectorisation du couple électromécanique innovante sur l'essieu arrière. Cette combinaison garantit une répartition du couple plus précise, plus rapide et anticipative, et révolutionne la transmission quattro pour les modèles électrifiés haute performance.

quattro avec Dynamic Torque Control : précision à la limite

Avec l'Audi RS 5, Audi introduit une première mondiale sur un véhicule de série : le Dynamic Torque Control intégré à une nouvelle transmission arrière. La vectorisation du couple électromécanique agit comme un chef d'orchestre invisible, orchestrant le plaisir de conduite et la sécurité à un niveau inédit. Cette fonctionnalité est rendue possible par un calculateur central de dynamique de conduite et par un système de vectorisation du couple haute performance.

Un moteur électrique synchrone à aimants permanents refroidi par eau, délivrant 8 kW et 40 Nm, fait office d'actionneur haute tension. Il travaille de concert avec des engrenages à surmultiplication et un différentiel conventionnel à faible taux de blocage, constituant les éléments clés du système. Ensemble, ils permettent une répartition du couple extrêmement rapide et précise entre les roues arrière. Il ne faut que 15 millisecondes – soit environ un dixième de clignement d'œil – pour que la vectorisation électromécanique du couple applique des différences de couple pouvant atteindre 2 000 Nm et s'adapte à n'importe quelle situation de conduite.

Les engrenages à surmultiplication utilisent le couple fourni par l'actionneur pour transmettre

cette différence aux roues via les arbres de transmission. Contrairement aux systèmes purement mécaniques, la vectorisation du couple électromécanique peut transmettre le couple dans les deux sens. Elle fonctionne avec précision et fiabilité, à l'accélération comme à la décélération, ainsi qu'au freinage — indépendamment de la direction des forces en présence. Résultat : lors d'accélérations franches comme lors de freinages soudains, le plein potentiel du système est constamment disponible.

La vectorisation du couple électromécanique intégrée à la transmission arrière garantit un équilibre parfait entre agilité, stabilité et motricité. En ligne droite, le système répartit dans un premier temps le couple de manière égale entre les deux roues arrière. Si nécessaire, il l'oriente ensuite vers la roue offrant la meilleure adhérence, assurant ainsi à l'Audi RS 5 une accélération maximale.

À l'entrée d'un virage, le différentiel de couple exerce un effet stabilisant qui améliore fortement la stabilité directionnelle. En sortie de virage, le couple est transféré vers la roue extérieure, contribuant à faire pivoter le véhicule et à exploiter pleinement son potentiel d'accélération. Comme la vectorisation du couple peut être réglée différemment selon les phases de virage et les modes Audi drive select, les conducteurs bénéficient d'un large éventail de caractères de conduite au volant de leur Audi RS 5.

Le [calculateur de dynamique de conduite \(HCP1\)](#) rend cela possible. Il analyse en continu un grand nombre de paramètres : les actions du conducteur — telles que l'angle de braquage, la position de l'accélérateur et la pression de freinage — sont toutes prises en compte. À cela s'ajoutent les données relatives à l'état instantané du véhicule, comme les accélérations longitudinales et transversales, le taux de lacet, l'angle de dérive, la vitesse ainsi que le coefficient d'adhérence estimé de la chaussée. L'ensemble des calculs est effectué de manière centralisée. À une fréquence de 200 Hz, soit toutes les cinq millisecondes, le calculateur de dynamique de conduite détermine le couple différentiel cible adapté à la situation de conduite. Celui-ci est ensuite appliqué par la vectorisation du couple électromécanique avec une rapidité et une précision maximales.

Cette répartition du couple à la fois rapide et extrêmement précise assiste le conducteur aussi bien dans une conduite sportive que dans des situations délicates. En conduite dynamique sur route sinuueuse, elle permet à l'Audi RS 5 de s'inscrire plus facilement en virage et d'offrir une motricité exceptionnelle en sortie de courbe ; lors de changements de voie soudains sur autoroute, elle garantit sécurité et stabilité directionnelle. Le véhicule réagit de manière directe et précise aux sollicitations de la direction, offrant un niveau de contrôle et d'agilité maximal, quelles que soient les conditions et quel que soit le revêtement.

En résumé, l'innovation quattro avec Dynamic Torque Control combine les avantages d'un différentiel autobloquant conventionnel avec ceux des systèmes de vectorisation mécanique du couple, sans en subir les inconvénients. Résultat : un système hautement dynamique et parfaitement maîtrisable, qui garantit plaisir de conduite, stabilité et sécurité, aussi bien au quotidien que lors d'une conduite à la limite.

Agilité : le châssis

L'interaction précise entre tous les composants du châssis définit le comportement dynamique de l'Audi RS 5. Parmi les éléments marquants figurent des essieux avant et arrière optimisés et spécifiques à la gamme RS, une suspension sport RS dotée d'amortisseurs innovants à technologie double valve, une direction réglée RS, de grandes roues de 20 et 21 pouces chaussées de pneumatiques développés sur mesure, ainsi que de puissants freins en acier ou en céramique. La structure de caisse autoporteuse est 10 % plus rigide que celle du modèle de base, ce qui réduit les déformations sous fortes sollicitations et garantit une conduite encore plus précise et maîtrisée. Le lien avec la route s'en trouve perceptiblement plus direct.

Afin de gérer de manière optimale les forces longitudinales et latérales, l'Audi RS 5 adopte une suspension à cinq bras à l'avant comme à l'arrière. L'essieu avant a fait l'objet d'un développement ciblé : de nouvelles articulations, bras de suspension et silentblocs améliorent sensiblement le réglage du châssis. Le résultat : un comportement plus précis et plus agile, tout en offrant un confort accru. Ces évolutions assurent également une meilleure stabilité de trajectoire, des réactions plus directes aux sollicitations de la direction et une atténuation plus efficace des vibrations et des irrégularités de la route.

La transmission intégrale quattro équipée du Dynamic Torque Control a nécessité des évolutions majeures à l'arrière. Audi a ainsi développé l'essieu arrière de l'Audi RS 5 entièrement à partir d'une feuille blanche. Par rapport aux modèles précédents, les propriétés élasto-cinématiques ont été nettement améliorées. Les déformations élastiques contrôlées permettent aux roues de suivre parfaitement la chaussée sous fortes contraintes — à l'accélération, au freinage ou en virage. Grâce à un contact stable et permanent avec la route, le véhicule affiche une conduite plus précise, plus sûre et plus agile, offrant davantage d'adhérence et de contrôle, tout en conservant une grande sérénité lors d'une conduite sportive.

La nouvelle suspension sport RS avec amortisseurs à double valve joue un rôle majeur dans l'équilibre dynamique des modèles au caractère musclé. La technologie à double valve permet aux amortisseurs d'offrir à la fois un excellent confort de roulage et une expérience de conduite extrêmement sportive, car les phases de compression et de détente peuvent être contrôlées indépendamment. Elle réduit également de manière sensible les mouvements de tangage et de roulis, tout en permettant aux amortisseurs de réagir très rapidement aux variations de l'état de la chaussée. Même dans des situations de conduite très dynamiques, l'Audi RS 5 reste parfaitement stable et offre un confort élevé au quotidien. Grâce aux différents modes Audi drive select, les conducteurs peuvent adapter le réglage de la suspension selon leurs préférences, d'un confort maximal à une configuration résolument sportive.

Les amortisseurs de la suspension sport RS n'ont pas seulement été mis à l'épreuve sur route et sur circuit. Audi Sport les a également testés sur un système Hydro Pulse — une installation d'essais spécifique — afin de les régler de manière optimale dans des conditions extrêmes. Les variations de charge sur les roues y sont minimales, même dans des situations bien au-delà de tout ce que l'on peut rencontrer en conduite réelle.

Le système simule des chocs extrêmes provenant de la chaussée, tels que des nids-de-poule, des

transferts de charge brutaux ou des vitesses élevées sur terrain irrégulier — avec une précision et une répétabilité maximale, et à des niveaux de contrainte supérieurs à ceux rencontrés en conduite réelle. Cela permet à Audi de développer un réglage de suspension qui ne se limite pas à offrir une dynamique maîtrisée au quotidien, mais qui garantit également un contrôle total, une grande stabilité et un retour d'information précis dans des conditions extrêmes.

Le mode de conduite RS sport a été optimisé sur cette installation afin d'atteindre une motricité et des performances maximales. Ainsi, l'Audi RS 5 — malgré un poids à vide de 2 355 kilogrammes (Berline) ou 2 370 kilogrammes (Avant) — offre des performances pures, un comportement précis, une stabilité impressionnante et une agilité remarquable (données en cours d'homologation).

La direction de l'Audi RS 5 bénéficie d'un réglage spécifique RS. Elle réagit instantanément et avec une grande précision aux sollicitations. Avec un rapport de direction de 13:1, nettement plus direct que celui du modèle de base, elle procure un ressenti particulièrement précis et des réactions rapides aux moindres mouvements du volant. Son intégration étroite avec le contrôle électronique de stabilité (ESC) garantit stabilité et maîtrise, tandis qu'un effort de direction réduit assure une maniabilité fluide et confortable. Pour une confiance totale lors des virages rapides, l'effort au volant est encore adapté, offrant une combinaison idéale de puissance, de ressenti et de technologie.

Le système intégré de régulation du freinage (iBRS) de l'Audi RS 5 est compatible avec la stratégie de freinage mixte et fonctionne selon le principe du freinage by-wire. Lors des phases de décélération, le système privilégie le freinage régénératif (récupération d'énergie) ; les freins à friction n'interviennent que lorsqu'une force de freinage accrue est nécessaire. Une nouvelle version ABS 2.0, développée et calibrée spécifiquement, garantit un dosage fin et des réactions directes, en parfaite harmonie avec les performances élevées des freins en acier ou en céramique. Résultat : l'Audi RS 5 assure un freinage puissant, rapide et sûr en toutes circonstances.

Des jantes RS forgées de 21 pouces au design à six doubles branches équipent les quatre roues ; les jantes arrière sont plus larges que celles de l'avant (10,5] contre 10]). Cela se traduit par une surface de contact légèrement plus importante : davantage de gomme est en contact avec la chaussée, ce qui permet d'encaisser des forces latérales plus élevées. Résultat : une adhérence accrue en virage, un comportement plus stable et une inscription en courbe plus précise, le pneumatique se déformant moins.

De série, le véhicule est équipé de freins RS en acier de 20 pouces, avec des disques de 420 mm à l'avant et 400 mm à l'arrière, associés à des étriers noirs ou rouges au choix. En option, des freins céramiques RS de 21 pouces sont disponibles. Dans cette configuration, les disques mesurent 440 mm à l'avant et 410 mm à l'arrière, avec également un choix d'étriers noirs ou rouges.

Les freins céramiques sont environ 30 kilogrammes plus légers que leurs équivalents en acier, extrêmement résistants à la chaleur et plus durables — des avantages qui prennent toute leur importance lors d'une sollicitation intensive et prolongée. Une première dans le segment : des

disques céramiques sont également montés à l'arrière. Avec cet équipement, une Audi RS 5 roulant à 100 km/h s'immobilise en 30,6 mètres, affirmant clairement son niveau de sécurité et de performance.

Les pneumatiques de 20 ou 21 pouces conservent un contact optimal avec la route et ont été développés spécifiquement pour l'Audi RS 5 afin de garantir une adhérence et des performances maximales.

Personnalisation : les modes de conduite

L'interaction sophistiquée entre la puissance hybride élevée, le châssis finement calibré et la vectorisation du couple électromécanique, capable de répartir le couple entre les roues gauche et droite en l'espace de quelques millisecondes, façonne l'expérience de conduite exceptionnelle offerte par l'Audi RS 5 et la rend plus polyvalente que jamais.

Le véhicule reste parfaitement maîtrisable en toutes circonstances. Les conducteurs peuvent choisir entre différents modes de conduite — allant d'une conduite électrique apaisante à une sportivité sans compromis. La récupération d'énergie intelligente favorise l'efficience tout en garantissant une puissance immédiatement disponible. Résultat : une synthèse magistrale de technologie, de précision et de pur plaisir de conduite.

Démarrer instantanément : fonction boost activable par simple pression

Une puissance maximale est disponible sur simple pression d'un bouton grâce à la fonction boost. En l'activant, le système hybride hautes performances libère une accélération maximale pendant dix secondes — idéale pour des dépassements rapides et sûrs.

Lorsque la fonction est enclenchée, la boîte de vitesses sélectionne automatiquement le rapport idéal afin de garantir une accélération immédiate, directe et dynamique. Un compte à rebours affiché dans le combiné d'instruments informe le conducteur du temps restant sur les dix secondes de boost. Une fois ce laps de temps écoulé, le système revient automatiquement au mode de conduite précédemment sélectionné.

Cette fonction peut être activée quel que soit le mode Audi drive select engagé. Même en conduite 100 % électrique, une pression sur le bouton boost rend instantanément opérationnel le moteur V6 TFSI de 2,9 litres afin de libérer tout le potentiel de puissance du véhicule. Simultanément, les clapets d'échappement s'ouvrent, offrant une signature sonore encore plus émotive.

Une RS, de multiples facettes : les modes Audi drive select

Les modes Audi drive select couvrent un éventail de réglages exceptionnellement large. Entre comfort, balanced, dynamic et les modes spécifiques RS, ils garantissent une polyvalence totale. La conduite 100 % électrique est disponible en modes comfort et balanced, assurant des déplacements urbains — et même sur de plus longues distances — dans un silence quasi absolu, tout en conservant une conduite harmonieuse et un comportement neutre à la sortie des virages.

D'une simple pression sur un bouton, l'Audi RS 5 se transforme d'un compagnon de voyage

apaisant en une machine à sensations privilégiant majoritairement l'essieu arrière. Sa dynamique peut être réglée avec une grande précision, allant d'un comportement neutre à un survirage volontairement assumé.

En mode dynamic, l'Audi RS 5 réagit de manière encore plus directe et immédiate aux sollicitations de la direction et de l'accélérateur. Le comportement reste neutre autour du point milieu, tandis qu'un net accent sur l'arrière en sortie de virage assure des accélérations particulièrement dynamiques. À la limite, un amortissement du lacet réduit rend le comportement du véhicule encore plus vif — idéal pour une conduite sportive et directe offrant un retour d'information maximal.

Le mode RS torque rear, proposé pour la première fois sur l'Audi RS 5, incarne une focalisation maximale sur l'essieu arrière et permet des dérives contrôlées sur circuit fermé. Dans ce mode, une part particulièrement élevée du couple est dirigée vers la roue arrière extérieure, conférant à l'Audi RS 5 un caractère extrêmement agile et joueur — tout en conservant un contrôle total et une parfaite maîtrise.

Point fort supplémentaire : la fonction Audi driving experience permet d'enregistrer et d'analyser avec précision les sessions en mode RS torque rear. Des données telles que les temps au tour, la distance parcourue et l'angle de dérive peuvent être enregistrées puis évaluées ultérieurement.

Le mode RS sport incarne une propulsion maximale sans compromis. Les caractéristiques de comportement neutre ont été spécifiquement calibrées pour permettre des accélérations latérales extrêmement élevées. Résultat : le véhicule reste particulièrement agile en virage et d'une précision exemplaire à la limite, tout en offrant une motricité maximale en sortie de courbe — y compris à haute vitesse et lors de manœuvres de conduite très dynamiques.

En mode RS individual, l'Audi RS 5 peut être configurée entièrement selon les préférences personnelles du conducteur. Il est possible d'ajuster individuellement la direction, la suspension, la réponse à l'accélérateur du moteur thermique et du moteur électrique, la sonorité, l'ESC ainsi que la vectorisation du couple électromécanique — pour une expérience de conduite parfaitement alignée avec son style personnel.

Fidèle à l'ADN RS, les changements de rapports en modes dynamic, RS sport et RS torque rear sont rapides, précis et résolument affirmés. Le système d'échappement sport RS souligne chaque sollicitation de l'accélérateur par une sonorité riche, profonde et expressive.

Récupération d'énergie intelligente: roue libre et récupération au freinage

Les phases durant lesquelles le conducteur n'appuie pas sur l'accélérateur jouent un rôle majeur dans l'efficacité de l'hybride rechargeable. La récupération d'énergie est pilotée en fonction du rapport engagé, selon un niveau de décélération prédéfini. En complément, une [récupération automatique peut être activée via le MMI](#), permettant au véhicule d'adapter automatiquement l'intensité de la régénération.

Lorsque l'Audi RS 5 roule en mode électrique, le niveau de récupération en phase de décélération peut être réglé sur trois niveaux à l'aide des [palettes situées derrière le volant](#) — à l'instar des modèles 100 % électriques de la marque.

La Nouvelle Audi RS 5 propose [deux modes de fonctionnement](#): EV et Hybrid. En mode EV, le modèle hautes performances fonctionne exclusivement grâce à la propulsion électrique. En mode Hybrid, outre la gestion automatique du système, un niveau de charge cible de la batterie peut être sélectionné à l'aide d'un curseur numérique. Les utilisateurs peuvent ainsi décider précisément du niveau de charge souhaité.

Par exemple, il est possible de conserver suffisamment d'énergie pour effectuer un trajet en 100 % électrique à proximité de la destination, même en l'absence de borne de recharge. Des stratégies de fonctionnement prédictives optimisent la gestion de l'énergie en fonction de l'itinéraire à venir. L'objectif est de parcourir les trajets urbains et les embouteillages en mode électrique — pour une efficience accrue, des émissions locales réduites et une expérience hybride encore plus aboutie.

Lorsque le niveau de charge sélectionné (SoC) est inférieur au niveau de charge actuel, la batterie se décharge jusqu'à atteindre cette valeur. Tant que les deux valeurs sont identiques, le moteur thermique assure la propulsion du véhicule, préservant ainsi la charge de la batterie. Si le SoC cible est supérieur au SoC actuel, le moteur thermique recharge la batterie haute tension. En roulant, la batterie peut être rechargée jusqu'à 80 %.

L'Audi RS 5 ne maintient pas seulement la charge de la batterie pour maximiser l'efficacité et minimiser les émissions : elle le fait également pour garantir une conduite sportive. En mode dynamic, la batterie n'est jamais déchargée en dessous de 20 %, afin d'assurer des réserves suffisantes pour activer la fonction boost.

En modes RS sport et RS torque rear, le niveau de charge ne descend jamais sous 90 %. Les conducteurs disposent ainsi en permanence de toute la puissance électrique nécessaire pour des manœuvres sportives ou des accélérations particulièrement dynamiques.

Design intensifié

L'Audi RS 5 fournit des performances issues du sport automobile pour la route — une vocation clairement exprimée également par son design. Les projecteurs Matrix LED assombris, disponibles en option, intègrent une signature lumineuse numérique spécifique RS, inspirée du drapeau à damier.

Des scénarios lumineux RS exclusifs pour les fonctions coming-home et leaving-home complètent l'ensemble et renforcent la présence dominante du véhicule, y compris à l'arrêt.

L'extérieur: une puissance à l'état pur

Avec son empattement généreux, ses grandes roues et sa carrosserie surbaissée, l'Audi RS 5 semble en permanence prête à bondir. La RS 5 Berline, avec sa silhouette proche de celle d'un

coupé, incarne une symbiose parfaite entre design et fonctionnalité : l'habitacle compact se prolonge harmonieusement vers une lunette arrière très inclinée et un couvercle de coffre apparemment court, surmonté d'un béquet particulièrement marquant. En réalité, la lunette arrière inclinée fait partie intégrante du hayon, offrant un espace généreux pour le chargement et le déchargement. Ce choix de conception rend la dynamique visuellement perceptible tout en améliorant sensiblement la praticité.

Fidèle à ses illustres prédecesseurs, la Nouvelle Audi RS 5 affiche une allure RS typiquement musclée. Par rapport au modèle standard Audi A5, la carrosserie a été élargie de quatre centimètres de chaque côté, à l'avant comme à l'arrière. À l'avant, la calandre Singleframe avec sa grille tridimensionnelle à motif nid d'abeilles domine la proue. Un masque sombre la relie aux prises d'air chargées de canaliser le flux d'air autour des roues avant, soulignant le caractère fonctionnel du design. Des entrées d'air situées devant et derrière les ailes accentuent la forte présence du modèle. Les arches de roues puissamment sculptées se détachent délibérément de la ligne d'épaule — un hommage clair à l'emblématique Audi Ur-quattro et une signature incontournable de l'ADN RS.

L'arrière impressionne par un diffuseur puissamment sculpté, doté de ailettes verticales optimisées pour une efficacité aérodynamique maximale. Les sorties d'échappement du système RS, positionnées au centre, se distinguent par des embouts ovales à finition mate. Le système d'échappement a été développé entièrement à partir d'une feuille blanche. Ses valves peuvent adopter n'importe quelle position, afin de produire une signature sonore parfaitement adaptée à chaque mode de conduite.

En clin d'œil à l'héritage sport automobile de l'Audi RS 5, un réflecteur rouge est placé verticalement au centre du diffuseur, renforçant le caractère radical et racé du design arrière.

Éclairage : visibilité exclusive et sécurité accrue

La technologie d'éclairage renforce le caractère inimitable de l'Audi RS 5. Les feux arrière numériques OLED de deuxième génération affirment avec force leur impact en matière de design, de fonctionnalité et de sécurité sur la route. Leur signature lumineuse exclusive, inspirée du drapeau à damier, souligne l'ADN RS du modèle.

En matière de sécurité, rien n'a été laissé au hasard sur l'Audi RS 5. À l'instar des autres modèles de la gamme A5, l'hybride haute performance est équipée des feux arrière numériques OLED 2.0 avec fonction de communication lumineuse. Cette technologie peut améliorer la sécurité routière en avertissant les autres usagers, par exemple à l'approche d'un accident ou d'un véhicule immobilisé. De plus, en situation de conduite ou de trafic critique, le système de communication lumineuse affiche une signature graphique spécifique accompagnée de symboles d'alerte, afin d'attirer l'attention des véhicules suivreurs et de renforcer la sécurité collective.

Le style au service de la performance : un design qui marque les esprits

De série, Audi Sport propose l'Audi RS 5 dans neuf teintes distinctes, parmi lesquelles Bleu Ascari, Noir Mythique et Rouge Progressif (toutes métallisées). Pour celles et ceux qui souhaitent rendre

leur véhicule véritablement unique, le programme Audi exclusive offre une sélection de teintes à effets spectaculaires, telles que Merlin effet nacré, Vert Goodwood ou Noir Panthère à effet cristal. Le coloris Gris Plateau, particulièrement expressif sur l'Audi RS 5, est également proposée en exclusivité pour ce modèle.

Quand le style rencontre la performance, Audi Sport complète ces finitions par des packs de design extérieur personnalisés, proposés avec différents coloris et matériaux afin de s'accorder parfaitement à la teinte de carrosserie choisie. Les lames du pare-chocs avant, les inserts des bas de caisse et le diffuseur arrière sont proposés de série en noir brillant. Le becquet à lèvre divisée de la Berline adopte la même finition. Le pack design carbone remplace ces éléments par du carbone brillant, pour une apparence encore plus sportive.

En plus du noir brillant, les coques de rétroviseurs extérieurs peuvent être commandées en teinte carrosserie ou en carbone. Un pack noir est proposé de série sur l'Audi RS 5 : les éléments de finition tels que les entourages de vitres, les inserts de poignées de porte et les badges RS sont systématiquement en noir brillant, tandis que les anneaux Audi sont toujours assombris.

La contribution visuelle la plus marquante provient sans doute des jantes. À sa sortie de l'usine de Neckarsulm (Allemagne), le modèle le plus sportif de la gamme A5 est équipé de série de jantes en alliage de 20 pouces gris mat au design à cinq branches en Y, chaussées de pneus 285/35. Nouvelle option exclusive RS : d'impressionnantes jantes forgées de 21 pouces à doubles branches, disponibles en noir métallisé, Gris Néodyme mat, Gris Platine mat ou en finition métal brut.

Restez informé au dixième de seconde près grâce aux affichages spécifiques RS

Le cockpit de l'Audi RS 5 est un poste de commandes ultramoderne entièrement tourné vers le conducteur. En son centre trône l'élégant affichage panoramique Audi MMI, indépendant et flottant, qui présente en un coup d'œil toutes les informations essentielles. Il se compose de l'Audi virtual cockpit de 11,9 pouces et de l'écran tactile MMI de 14,5 pouces, adopte un design incurvé et repose sur la technologie OLED.

Un écran passager de 10,9 pouces est proposé de série et enrichit encore l'expérience numérique. Il permet au passager d'assister le conducteur dans la gestion des fonctions du véhicule et de la navigation, ou simplement de profiter de son propre divertissement, allant des contenus multimédias aux fonctionnalités interactives.

L'Audi virtual cockpit propose des compteurs sportifs spécifiques à l'Audi RS 5, affichant le régime moteur, la vitesse ainsi qu'un indicateur de changement de rapport. Les conducteurs les plus exigeants peuvent également consulter des données de performance telles que les forces G, les températures et pressions de chaque pneumatique, les temps au tour, ainsi que des informations détaillées sur le groupe motopropulseur, la puissance et l'accélération.

L'affichage tête haute configurable, disponible en option, rapproche encore davantage les informations du champ de vision du conducteur. Il projette sur le pare-brise des données telles

que le régime moteur, la vitesse et le rapport engagé — avec, au choix, une présentation sous forme de cadran. L'indicateur de passage des rapports y occupe une place centrale, visualisant avec précision le moment idéal pour monter les vitesses. L'affichage tête haute peut également afficher les valeurs d'accélération ainsi qu'un guide pour le launch control.

L'écran tactile MMI de 14,5 pouces de l'Audi RS 5 ne se limite pas aux fonctions de confort et d'infodivertissement bien connues de la gamme A5 : il élève l'expérience de conduite à un tout autre niveau. En tant qu'hybride rechargeable, le modèle affiche une représentation détaillée et en temps réel des flux d'énergie, aussi bien lors des phases d'accélération que de récupération au freinage. Les températures des pneumatiques, de la boîte de vitesses, de la transmission arrière et de la batterie peuvent également être consultées.

Audi driving experience: un atout majeur pour les passionnés de performance

La fonction Audi driving experience, proposée de série en sortie d'usine, permet une analyse particulièrement approfondie du comportement de conduite — y compris sur des circuits mondialement connus, si le conducteur le souhaite.

L'Audi RS 5 enregistre de nombreuses données telles que l'utilisation des pédales d'accélérateur et de frein, les phases de survirage et de sous-virage, ainsi que les accélérations latérales, longitudinales et globales. Les temps au tour et par secteur peuvent être mesurés avec une grande précision, enregistrés et comparés sur plusieurs sessions.

Même les circuits inconnus ou privés ne posent aucun problème : l'Audi RS 5 crée automatiquement de nouveaux profils de piste à partir d'un tour enregistré. Les utilisateurs peuvent également définir des secteurs personnalisés et les comparer ultérieurement à des passages précédents — y compris les temps intermédiaires et l'analyse de chaque portion du circuit en termes d'accélération latérale et d'autres paramètres. Pour une expérience complète, les conducteurs peuvent documenter leurs sessions en vidéo : une dashcam optionnelle, discrètement intégrée dans le rétroviseur intérieur, capture visuellement les moments forts ainsi que les exploits de conduite.

Un habitacle à la hauteur : un esprit RS sans compromis

L'intérieur de la toute nouvelle Audi RS 5 incarne une sportivité sans concession, telle que seule un modèle RS Audi Sport peut le proposer.

À l'avant, les sièges sport plus avec surpiquûres en nid d'abeilles offrent non seulement un maintien latéral exceptionnel, mais aussi un confort remarquable sur les longs trajets. Les réglages électriques et la fonction massage de série assurent le bien-être du conducteur et du passager à chaque déplacement.

Les clients peuvent choisir parmi quatre ambiances intérieures distinctes, chacune se différenciant par des matériaux et des combinaisons de couleurs spécifiques. Toutes mettent l'accent sur une identité RS affirmée, avec notamment des ceintures de sécurité assorties sur

toute leur longueur et des logos RS sur l'ensemble des tapis de sol, coordonnés à chaque thème intérieur. Pour parfaire chaque configuration, le ciel de pavillon est systématiquement noir, quelle que soit l'ambiance choisie.

La sellerie de série est confectionnée en cuir véritable, proposée avec des surpiquûres rouges ou grises. Les sièges sport plus intègrent la fonction de ventilation tandis que les surpiquûres contrastées s'étendent de manière harmonieuse à l'ensemble de l'habitacle. La planche de bord, les accoudoirs et les panneaux de portes sont revêtus de microfibre Dinamica noire à toucher souple. Le volant RS à méplat, assorti à l'ambiance intérieure, est gainé de cuir Nappa perforé et doté d'un repère à 12 heures en cuir lisse coordonné à la couleur de l'intérieur. L'insert de la branche inférieure du volant est quant à lui souligné de rouge. Des commandes satellites RS intégrées au volant permettent de sélectionner directement les modes de conduite RS et d'activer la fonction boost.

Pour l'intérieur surpiqué rouge, les clients peuvent également choisir une variante avec accents de couleur en Dinamica. Dans cette configuration, tous les éléments de l'habitacle – à l'exception des sièges – sont réalisés en Dinamica noir profond, pour une allure encore plus sportive. Cela concerne notamment le volant, l'accoudoir central, l'habillage de la planche de bord ainsi que les accoudoirs de portières.

L'ambiance sportive est renforcée par des surfaces décoratives distinctives réparties dans l'ensemble de l'habitacle, proposées de série en vanadium métallisé foncé. Parmi elles figurent les palettes de changement de rapports, l'emblème Audi et l'insert inférieur du volant, les poignées de porte, les enjoliveurs de seuils de porte, les aérateurs, ainsi que – en exclusivité RS – les inserts de sièges éclairés avec logo RS.

Pour parfaire l'intérieur, plusieurs inserts décoratifs sont disponibles : carbone sergé, aluminium brossé mat avec marquage linéaire en anthracite, et – exclusif aux modèles RS – aluminium noir laqué à motif 'Rhombus'.

Le pack Audi Sport optionnel : quand le design rencontre la performance
Audi Sport propose une nouvelle option exclusive pour les clients souhaitant aller encore plus loin dans la personnalisation de leur Audi RS 5. Le pack Audi Sport, disponible en option, offre un niveau d'équipements maximal en matière de design, d'intensité sonore, de performances et de personnalisation.

Avec ce pack, les prises d'air avant gagnent encore en dimensions et en caractère sportif, tandis que le diffuseur arrière adopte un design plus dynamique. Pour les teintes extérieures, Audi Sport recommande le Vert Bedford métallisé, une couleur exclusivement réservée à ce pack. Les jantes exclusives de 21 pouces, noires avec finition bicolore diamantée et revêtement satiné mat, constituent un accord parfait. Derrière elles, le système de freinage céramique optionnel se distingue par des étriers couleur bronze, également exclusifs.

Le système d'échappement sport RS avec sorties noir mat fait partie intégrante du pack et délivre une signature sonore RS inimitable. De plus, la nouvelle Audi RS 5 équipée du pack Audi Sport

atteint une vitesse maximale portée à 285 km/h.

L'habitacle exclusif séduit par une présentation résolument athlétique. Les sièges en cuir sont rehaussés de Dinamica noir profond sur les joues d'assise et de dossier; ce matériau habille également une grande partie des surfaces intérieures, y compris le volant. Des accents couleur laiton et des surpiqures contrastées en vert Serpentine créent des contrastes saisissants — une teinte proposée pour la première fois.

Les surpiqures des sièges à motif nid d'abeilles, les ceintures de sécurité, les coutures des tapis de sol avec logo RS, ainsi que le volant doté d'un insert spécifique à 6 heures, sont exclusivement mis en valeur dans cette couleur distinctive avec le pack Audi Sport.

Le nouveau pack carbone camouflage est disponible exclusivement en association avec le pack Audi Sport. Il comprend des ailettes extérieures sur la face avant, des inserts dans les bas de caisse et la partie arrière du bouclier, ainsi que les coques de rétroviseurs extérieurs, l'ensemble réalisé en carbone forgé. À l'intérieur, les inserts décoratifs sont également exécutés en carbone camouflage mat, soulignant le caractère résolument sportif et exclusif de l'habitacle.

En option, le pack Audi Sport peut être combiné avec différentes ambiances intérieures ainsi qu'avec plusieurs jantes de 21 pouces, offrant un large éventail de possibilités de personnalisation.

- Fin -

Communication Presse et Relations Publiques

Sabrina NICOLAS

Responsable Presse Audi Sport
Téléphone : 06.86.95.78.96
E-Mail : sabrina.nicolas@audi.fr
media.audifrance.fr



Le groupe Audi est l'un des plus grands constructeurs d'automobiles et de motos dans le segment haut de gamme et de luxe. Les marques Audi, Bentley, Lamborghini et Ducati sont produites sur 21 sites dans 12 pays. Audi et ses partenaires sont présents sur plus de 100 marchés dans le monde.

Au cours de l'année 2024, le groupe Audi a livré à ses clients environ 1,7 million d'automobiles de la marque Audi, 10 643 véhicules de la marque Bentley, 10 687 automobiles de la marque Lamborghini et 54 495 motos de la marque Ducati. Au cours de l'exercice 2024, le groupe Audi a réalisé un chiffre d'affaires total de 64,5 milliards d'euros et un bénéfice d'exploitation de 3,9 milliards d'euros. À la clôture, le 31 décembre, le groupe Audi employait plus de 88 000 personnes dans le monde, dont plus de 55 000 chez AUDI AG en Allemagne. Grâce à des marques attrayantes ainsi que de nombreux nouveaux modèles, l'entreprise s'engage de manière cohérente pour devenir un fournisseur de mobilité durable, entièrement connectée et haut de gamme.
