Oktober 2024

Die neue Audi A5 Familie

Kompakt informiert **2**
- Die neuen Audi A5 Modelle: Moderne Sportlichkeit trifft Premium-Proportionen 2
- Dynamisches Exterieurdesign 4
- Interieurdesign: Technologie trifft auf Komfort 7
- Neue Maßstäbe beim digitalen Licht 9
- Audi MMI Panoramadisplay und Head-up-Display 10
- E³ ermöglicht Hochleistungsvernetzung des Fahrzeugs 11
- Umfangreiches Angebot an Fahrerassistenzsystemen 12
- Plattform mit effizienten Verbrennern und Hybridisierung 13
- Motoren zum Marktstart 15
- Dynamischere Auslegung von Fahrwerk und Lenkung 17
- Markteinführung und Preis 18

Die Fakten **19**
- Das Wichtigste zum neuen Audi A5 19

Das Modell im Detail **24**
- Der Audi A5: neue Formgebung für mehr Sportlichkeit 24
- Positionierung und Strategie 24
- Exterieurdesign 26
- Raumkonzept und Funktionalität 32
- Lichttechnologie 33
- Interieur und Infotainment 37
- Antriebstechnik 45
- Fahrdynamik und Fahrkomfort 53
- Fahrerassistenzsysteme 57
- Produktion und Nachhaltigkeit 61
- Markteinführung und Preis 65

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle **66**

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Kompakt informiert

Die neuen Audi A5 Modelle: Moderne Sportlichkeit trifft Premium-Proportionen

Ingolstadt/Neckarsulm, 23. Oktober 2024 – Mit der neuen A5-Familie schlägt Audi das nächste Kapitel in seiner erfolgreichen Geschichte der Mittelklasse auf. 30 Jahre nach dem ersten Audi A4 fasziniert die geschärfte Designsprache der jüngsten Generation, die jetzt Audi A5 heißt, mit Premium-Proportionen. Beide Karosseriegrundvarianten, Limousine und Avant, verkörpern perfekt die sportliche Essenz der Audi Designphilosophie. Eine neue Formensprache im Interieur schafft ein großzügiges Raumgefühl und inszeniert die Anzeigen auf einer digitalen Bühne. Das neue Bedienkonzept erhöht dabei die Interaktion mit dem Fahrzeug. Effiziente, teilelektrifizierte Verbrennungsmotoren und emotionale S-Modelle runden das Angebot ab.

Der Audi A4 als langjähriger Bestseller heißt mit dem Debüt der neuesten Generation Audi A5 und wird in Neckarsulm produziert. Er wird in vier neuartigen Varianten angeboten: als A5 Limousine* und S5 Limousine* sowie als A5 Avant* und S5 Avant*. Diese Derivate starten als erste Modelle auf der Premium Platform Combustion (PPC).

Audi CEO Gernot Döllner zur neuen Modellfamilie: „Neben der Erweiterung unseres rein elektrischen Portfolios bringen wir eine neue Generation von Modellen mit effizienten Verbrennungsmotoren an den Start. Den Anfang macht die Audi A5 Familie mit sportlichem Design, völlig neuem Interieur und zukunftsfähiger Elektronikarchitektur. Die weiterentwickelte MHEV plus-Technologie ermöglicht elektrische Fahranteile und damit noch effizienteres Fahren.“

Bei der Fahrzeuglänge erreichen die Limousine und der Avant identische Abmessungen. Mit 4.829 Millimeter Gesamtlänge sind sie deutlich in die Dimensionen der oberen Mittelklasse hineingewachsen. Das Längenplus im Vergleich zum Vorgängermodell beträgt 67 Millimeter.

Der lange Radstand von 2.900 Millimetern mit kurzen Überhängen spiegelt die Premium-Proportionen wider und trägt sowohl zu den Langstreckenqualitäten beim Fahrkomfort als auch zum großzügigen Innenraumangebot bei. Gleichzeitig steigert Audi beim neuen A5 die Produktsubstanz. Zahlreiche Lieblingsausstattungen unserer Kundinnen und Kunden sind nun als Serienausstattungen gesetzt – wie beispielsweise die Navigation, eine elektrisch öffnende und schließende Gepäckraumklappe oder die Telefonablage mit induktiver Ladefunktion.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Sonderausstattungen ermöglichen die Abstimmung auf individuelle Vorlieben. Hierzu zählen zum Beispiel das 10,9 Zoll große Beifahrerdisplay, das Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang und Kopfstützenlautsprechern, das den Passagierraum nahezu vollständig überspannende Panorama-Glasdach mit segmentiert schaltbarer Transparenz oder die elektrische Lenksäulenverstellung mit Memory-Funktion. Kundinnen und Kunden haben zudem die Möglichkeit, Sonderausstattungen gebündelt in aufeinander aufbauenden Paketen zu erwerben.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Dynamisches Exterieurdesign

Die komplett neu gezeichnete A5-Familie zeigt sich bereits auf den ersten Blick kraftvoll und clean gestaltet. Die veränderten Proportionen mit langem Radstand, großen Rädern und der flachen, sportlichen Karosserie verkörpern progressive Dynamik und Premiumanspruch. Das wird in der Seitenansicht besonders durch die gestreckte Motorhaube sichtbar, die durch ihre Länge ein großes Prestigemaß zeigt. Die auf beide Achsen verteilte Kraft des optionalen quattro-Antriebs manifestiert sich visuell in den kraftvoll modellierten und dreidimensional ausgestellten Blistern, die beim neuen A5 fließend in den Fahrzeugkörper übergehen.

Bei der Limousine läuft das sportlich kompakt wirkende Greenhouse (der Dachaufbau) mit einem schwungvoll gezeichneten Bogen nach hinten, fließt wie bei einem Coupé übergangslos in die flache Heckscheibe und endet an der optisch kurzen Heckklappe mit einer markanten Abrisskante. Eine überzeugende Symbiose aus Design und Funktionalität ist dabei die in diesem Fahrzeugsegment neuartige Heckklappe. Sie öffnet mit der Heckscheibe und erleichtert durch ihre Größe den Zugang zum Gepäckraum erheblich. Das ergibt ein für Audi komplett neues Limousinenkonzept.

Im Avant geht die dynamisch gespannte Dachlinie in einen formschlüssig integrierten Dachspoiler über, der die sportlich flachstehende Heckscheibe überspannt. Die ebenfalls stark geneigten D-Säulen, die satt auf den massiven hinteren quattro-Blistern aufsitzen, betonen die Dynamik des A5 Avant* in der Seitenansicht.

Die Front wird durch den breiten und deutlich flacher proportionierten Singleframe mit dreidimensionaler Wabenstruktur – beim S5* mit größeren Waben und L-förmigen Einlegern – dominiert. Gemeinsam mit den schlanken und präzise gezeichneten Scheinwerfern prägt er das Fahrzeuggesicht und verleiht diesem einen markanten und fokussierten Ausdruck. Durch die starke Pfeilung der Frontpartie entstehen optisch sehr kurze Überhänge. Unter den Scheinwerfern angeordnete, dreidimensional modellierte Air Curtains geben dem Stoßfänger einen kraftvollen und sportlichen Auftritt. Beim Exterieurpaket S line und beim S5* werden sie durch einen breiten, in Kontrastfarbe lackierten Einlasskanal noch stärker hervorgehoben.

Markante Verprägungen in der Motorhaube, so genannte Spooncuts, betonen ebenfalls den sportlichen Charakter. Dank der in den Stoßfänger integrierten Softnose ist die Motorhaube flächenbündig in die Front eingelassen. Das ermöglicht einen größeren Abstand zwischen der Haube und dem Singleframe und somit ein optisch tief liegendes, dynamischeres Gesicht.

Die skulpturale Geometrie unter der Heckscheibe im Übergang zum Leuchtenband betont optisch mit Licht- und Schattenwirkung die Breite des neuen Audi A5. Dies gibt dem neuen Audi A5 Avant* einen entschieden dynamischeren Charakter.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Bei beiden Karosserieformen verstärkt die Seitenscheibengrafik die sportlich gestreckte Wirkung der Silhouette. Die an Vorder- und Hinterrädern kraftvoll aus der Schulterfläche hervortretenden Blister sind eine Reminiszenz an den Audi Urquattro, und ein Kernelement der Audi Design-DNA. „Technologie sichtbar machen“ – ein zentrales Gestaltungsprinzip der vier Ringe. Die neuen flächenbündigen Türgriffe, die über einen induktiven Sensor elektrisch die Türentriegelung ermöglichen, fügen sich logisch in das klar gezeichnete Design ein. Sportwagen ähnlich sitzen die Außenspiegel auf der Türbrüstung und komplettieren so neben aerodynamischen Vorteilen den dynamischen Gesamteindruck des neuen Audi A5 in der Seitenansicht. Der Schwellerbereich ist betont sportlich gestaltet – eine Lichtkante unter den Türen strukturiert das Volumen und verleiht dem Fahrzeugkörper optische Leichtigkeit und Agilität. Beim Exterieur S line und beim S-Modell wird die Sportlichkeit noch durch eine farbig abgesetzte Schwellerleiste gesteigert.

Das markante, unverwechselbar gestaltete Heck vereint sportliches, emotionales Design und intelligente Technologie. Die Verbindung der skulpturalen Geometrie im Heckabschluss mit dem durchgehenden, dreidimensional abgesetzten Leuchtenband verleiht dem Heck des neuen Audi A5 Präsenz und optische Dynamik. Bei der S5 Limousine* sorgt eine aufgesetzte Spoilerlippe für zusätzlichen Abtrieb. Weitere Highlights in der Heckansicht sind das klare, moderne Design des Stoßfängers mit dunkel abgesetztem Diffusor – beim Exterieur S line noch sportlicher gezeichnet – und die hochwertig gestalteten, rechteckigen Endrohrblenden. Beim TFSI sind die Endrohrblenden beidseitig in den Diffusor eingebettet, bei den TDI-Varianten zeigen sie sich als rechteckiges Doppelendrohr auf der linken Fahrzeugseite. Das S-Modell trägt die ikonischen Doppelrund-Endrohre rechts und links in einem neuen, geschärften Design.

Drei Exterieurausprägungen und elf Farben

Das Angebot gliedert sich in drei Exterieurausprägungen: Exterieur Basis, Exterieur advanced, Exterieur S line. Zusätzlich erhält das S-Modell ein eigenständiges Exterieur. Im Exterieur S line und beim S-Modell sind die vorderen Lufteinlässe größer gestaltet und der Diffusor im Heckbereich ist deutlich sportlicher ausgeprägt. Auch die Schwellerleisten für das Exterieur S line und das S-Modell tragen zum dynamischen Charakter bei. Die Zierleisten um die Seitenscheiben sind standardmäßig in Aluminium eloxiert ausgeführt. Das Exterieur S line setzt sich mit Details in Aluminium eloxiert matt anthrazit ab, das S-Modell hingegen mit Design-Elementen in Aluminium eloxiert matt silber.

Für das Exterieur S line und das S-Modell ist zudem das Exterieurpaket schwarz erhältlich. Bei diesem sind die Audi Ringe vorn und hinten in Anthrazit grau ausgeführt. Das Kühlerschutzgitter (KSG) und die KSG-Einleger, die Seitenschwellerleisten, die Türgriffe, der Singleframe sowie der Diffusoransatz am Heck, die Fensterschachtleisten und die Spiegelgehäuse sind in Schwarz gefärbt, ebenso die Aluminium-Zierleisten um die Seitenscheiben. Außerdem trägt die Abgasanlage hier verdunkelte Endrohrblenden.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Für den neuen Audi A5 stehen elf Farben zur Auswahl, darunter die Unilackierung Arkonaweiß. Als Metallic-Lackierungen sind Gletscherweiß, Mythosschwarz, Chronosgrau sowie die neuen Farbtöne Grenadinerot und Horizontblau verfügbar. Firmamentblau, Florettsilber und die exklusiv für Fahrzeuge mit Exterieur S line und für die S-Modelle verfügbare Farbe Daytonagrau Perleffekt ergänzen das Programm.

Audi Sport bietet zusätzlich Ascariblau Metallic für das Exterieur S line und das S-Modell an. Die neue Farbe Magnetgrau ist exklusiv der „edition one", dem Exterieur S line und dem S-Modell vorbehalten. Die „edition one" ist ein sportliches, auf zwei Jahre limitiertes Sondermodell für Limousine und Avant mit exklusiven Design-Elementen wie beispielsweise Anbauteilen in Chromoptik matt Magnesiumgrau.

Drei Ausstattungspakete mit Tech-Optionen

Je nach Wunsch können die neuen Audi A5 Modelle mit unterschiedlichen Ausstattungspaketen bestellt werden, die eine Vielzahl an Sonderausstattungen bündeln. Die Pakete „Tech", „Tech plus" und „Tech pro" bauen aufeinander auf. Im umfassendsten Paket „Tech pro" sind neben exklusiven Optionen auch alle Sonderausstattungen aus den anderen Paketen enthalten.

Highlights der jeweiligen Pakete sind beispielsweise:

- Tech: Voll-LED-Scheinwerfer, Drei-Zonen-Klimaautomatik, Audi MMI plus,
- Tech plus: Matrix LED-Scheinwerfer, Beifahrerdisplay, Komfortpaket plus,
- Tech pro: Digitale OLED-Heckleuchten, Lenkradheizung, Sitzheizung vorn und hinten, adaptive Dämpferregelung.

Das Räderprogramm

Serienmäßig rollen die neuen Audi A5 Modelle auf dem deutschen Markt – je nach Exterieurausprägung und Motorisierung – auf Leichtmetallrädern in den Formaten 17 und 18 Zoll. Für das Exterieur S line und das S-Modell sind 19-Zoll-Räder die Serienausstattung. Zur Auswahl stehen 17-Zoll-Räder, die auch mit Aeroblenden in Skandiumgrau lieferbar sind, drei 18-Zoll-Räder, fünf 19-Zoll-Räder und vier 20-Zoll-Räder. Zwei der 19-Zoll-Räder und alle 20-Zoll-Räder verantwortet Audi Sport, darunter auch ein 19-Zoll-Rad in Vollschwarz. Ein Highlight ist das neue, geschmiedete Audi Sport Rad in der Größe 20 Zoll. Als einziges Rad im Portfolio ist es im Tri-Color-Design ausgeführt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Interieurdesign: Technologie trifft auf Komfort

Das Interieur des neuen Audi A5 beruft sich in seinem Design auf vier charakteristische Merkmale. Zu einem ist der Innenraum **Human Centric** gestaltet, also konsequent an den Bedürfnissen seiner Nutzerinnen und Nutzer ausgerichtet. Die zweite Besonderheit bildet die **Digital Stage**, eine digitale Bühne, die sich vor den Insassen in Form der Audi MMI-Displays klar ausgerichtet aufbaut. Mit dem **Material Driven Design** erfüllt der neue Audi A5 den Anspruch an ein großzügiges Raumgefühl mit hohem Komfort. Der klare Aufbau und die logische Bedienung sorgen zudem für Übersicht in allen Situationen und bilden das vierte Merkmal, die **Visual Clarity**.

Human Centric

Der klare Aufbau des neuen Interieurs vereint Technologie, Ästhetik und Nachhaltigkeit in einer gekonnten Balance. Dabei sorgt die bewusste Platzierung der Elemente im Vorder- oder Hintergrund für eine dreidimensionale Raumarchitektur, die gestalterisch und ergonomisch individuell auf die Insassen zugeschnitten ist und ein großzügiges Raumgefühl vermittelt.

Digital Stage

An oberster Stelle prägt die sogenannte digitale Bühne mit dem Audi MMI Panoramadisplay und dem optionalen MMI Beifahrerdisplay das Interieur. Die klar ausgerichteten Displays sind formschlüssig und passgenau in den Innenraum integriert. Das schlanke, freistehende Audi MMI Panoramadisplay ist im Curved Design und in OLED (Organic Light Emitting Diodes)-Technologie ausgeführt. Während die gebogene Form des Displays für optimale Erreichbarkeit des Touch Bereichs sorgt, schafft die Gestaltung der Außenkontur eine starke Verbindung zum für Audi typischen Singleframe.

Das Panoramadisplay unterstreicht die Fahrerorientierung der Schalttafel und sorgt für ein geschärftes Cockpit-Gefühl, bei dem man als Fahrerin oder Fahrer den perfekten Überblick behält. Eine spezielle Ambientebeleuchtung setzt die digitale Bühne in Szene und lässt das Curved Display optisch schweben.

Direkt unterhalb baut sich die Black-Panel-Architektur von der Fahrerseite zur Beifahrerseite auf und schafft Raum für das auf Wunsch bestellbare MMI Beifahrerdisplay. Dank eines Active Privacy Mode kann hier während der Fahrt ungestört das Infotainment-Angebot genutzt werden, ohne dass die Fahrerin oder der Fahrer visuell abgelenkt werden. Gleichzeitig bietet es die Möglichkeit, sie beispielsweise bei Navigationsaufgaben zu unterstützen. In der Basisausstattung ist an dieser Stelle eine schwarze Hochglanzblende verbaut.

Material Driven Design

Als Kontrast und Ausgleich zu den digitalen und technischen Bereichen besitzt das neue Interieur des Audi A5 den so genannten Softwrap. Dieses Gestaltungselement verläuft von Tür zur Tür über die gesamte Schalttafelbreite und streckt den Innenraum optisch in die Horizontale.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Zusammen mit den Stofffeldern in den Türen und den Armauflagen wird so ein wohnliches Ambiente geschaffen. Diese Philosophie des Material Driven Designs bietet das Potenzial, das Interieur nach eigenen Vorstellungen zu individualisieren. Die Farben sowie die hochwertigen Materialien des Innenraums finden sich neben dem Softwrap auch in den Sitzen wieder.

Die Materialien wurden auch unter funktionellen Gesichtspunkten ausgewählt und sorgen für eine klare gestalterische Differenzierung der unterschiedlichen Fahrzeugbereiche im Innenraum. Komfortbetonte Bereiche werden mit großzügigen Flächen und weichen Materialien hervorgehoben. Im Gegensatz dazu sind die präzise gezeichneten Bedienbereiche konsequent in wertigem Schwarz Hochglanz ausgeführt, um damit für die notwendige Klarheit bei der Interaktion mit dem Fahrzeug zu sorgen. Das so genannte Smart Door Panel ist ein gutes Beispiel für diese Materialphilosophie. Das Bedienelement in Black-Panel-Optik ist in den Griff der Fahrertür integriert und fügt sich nahtlos in das moderne Interieur ein. Es beinhaltet die wichtigsten Funktionen wie Spiegeleinstellungen, Sitz- und Türfunktionen sowie Licht- und Sichteinstellungen.

Visual Clarity

Funktionalität und Ästhetik sind im Interieur bis ins kleinste Detail realisiert. Deutlich wird dieser gestalterische Ansatz im Bereich der Türöffner und Luftdüsen. Diese sind formal miteinander über eine Spange verbunden, die optisch von der Schalttafel bis in die Türverkleidung fortgesetzt wird. In dieses fein ausgeführte Element ist ebenso das Konturlicht sowie die Funktion Ausstiegswarnung integriert. Auch der Bang & Olufsen-Schriftzug wird bei entsprechend ausgestatteten Fahrzeugen illuminiert. Tiefliegende, schlanke, horizontal ausgerichtete Luftausströmer ergänzen das Gesamtbild harmonisch. Dieser sehr wertige Bereich zeigt eindrucksvoll, wie die geschickte Integration von Funktionen zur Klarheit im Design führt.

Innenlichtdesign

Das klar gezeichnete Interieur des Audi A5 wird auch bei Dunkelheit in Szene gesetzt. Das Konturlicht in Schalttafel und Türen betont die Breite des Innenraums. Das indirekte Licht unterhalb des Audi MMI Panoramadisplays und in der Mittelkonsole bewirkt einen optischen Schwebeeffekt. In den Türen werden die wertigen Materialien effektvoll angeleuchtet.

Hinzu kommt das dynamische Interaktionslicht (IAL) mit einer Vielzahl an Funktionen, um die Interaktion zwischen Auto und Insassen zu unterstützen. Es umspannt mittels eines großzügigen Bandes die komplette Breite des Innenraums. Im Leuchtenband sind LEDs verbaut, womit das IAL drei zentrale Funktionen erfüllt. Zum einen dient es zur Inszenierung des Innenraums. Zum anderen zeigt die Welcome-Funktion das Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs an. Drittens unterstützt es auch beim Thema Sicherheit. So wird beispielsweise das dynamische Blinklicht visualisiert, das IAL bleibt dabei aber immer eine Zusatzanzeige und ersetzt keinen Blinker im Audi virtual cockpit. Das dynamische Interaktionslicht ist Teil des Ambientelichtpakets plus.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Neue Maßstäbe beim digitalen Licht

Audi unterstreicht mit dem neuen Audi A5 seine Führungsrolle im Lichtdesign und in der Lichttechnologie. Die Scheinwerfer und Heckleuchten sind dreidimensional gezeichnet, bieten optionale digitale Lichtsignaturen und bringen so die physische und die digitale Welt zusammen. In der Front bietet die Audi A5 Familie auf Kundenwunsch ein digitales Tagfahrlicht mit LED-Technik an und im Heck die digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation.

Mit rund 60 Segmenten pro digitalem OLED-Panel entwickelt sich der A5 im Fahrzeugheck mehr und mehr zum Display. Das ermöglicht Car-to-X-Kommunikation und erhöht die Sicherheit im Straßenverkehr. Der HCP4, einer der insgesamt fünf Domänenrechner, steuert unter anderem das Kommunikationslicht und die aktive digitale Lichtsignatur.

Im Falle der digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation erzeugen sechs OLED-Panele durch insgesamt 364 Segmente mithilfe eines eigens entwickelten Algorithmus mehrmals pro Sekunde ein neues Bild. Am Heck kommen alle digitalen OLED-Segmente für die aktive digitale Lichtsignatur zum Einsatz. Die Lichtstärke innerhalb der Heckleuchte variiert dabei nicht.

Mit der digitalen OLED-Heckleuchte der zweiten Generation hebt die Audi A5 Familie das Lichtdesign, den Funktionsumfang und damit die Sicherheit im Straßenverkehr in seiner Klasse auf ein neues Niveau. Die digitale OLED-Technologie prägt nicht nur das Erscheinungsbild, sondern erhöht auch den Funktionsumfang. Bei der Personalisierung setzt die Technologie neue Standards. Mit insgesamt acht digitalen Lichtsignaturen – inkludiert in den Matrix LED-Scheinwerfern in Kombination mit den digitalen OLED-Heckleuchten – können Kundinnen und Kunden das Erscheinungsbild ihrer A5/S5 Limousine* oder ihres A5/S5 Avant* so umfassend wie nie zuvor personalisieren. Möglich ist die Auswahl über das MMI Touch Display (Multi Media Interface), die Anzeige auch über die myAudi App. Die digitalen OLED-Heckleuchten des neuen A5 können zielgerichtet mit dem unmittelbaren Umfeld (Car-to-X) kommunizieren.

Auch die Sicherheitsfunktionen hat Audi auf ein neues Level weiterentwickelt. Die aus der ersten Generation der digitalen OLED-Heckleuchten bekannte Annäherungserkennung wird im A5 – also der zweiten Generation der digitalen OLED-Heckleuchten – um das Kommunikationslicht erweitert. Es warnt beispielsweise andere Verkehrsteilnehmer vorausschauend vor Unfall- und Pannenstellen. Dazu zeigt das Kommunikationslicht in den Heckleuchten neben der regulären Schlusslichtgrafik in kritischen Fahr- oder Verkehrssituationen eine spezifische statische Schlusslichtsignatur mit integrierter Warnsymbolik an. Die Bremsleuchten sitzen im Audi A5 hinter den einzelnen digitalen OLED-Panels – eine bei Audi einzigartige Anordnung. Dadurch entsteht ein markanter dreidimensionaler Körper gemeinsam mit dem LED-Schlusslicht und der typisch segmentierten digitalen Lichtsignatur, der sich inklusive des LED-Leuchtenbands über die volle Fahrzeugbreite erstreckt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Audi MMI Panoramadisplay und Head-up-Display

Das schlanke, freistehende Audi MMI Panoramadisplay ist im Curved Design und in OLED-Technologie ausgeführt und besteht aus dem Audi virtual cockpit mit 11,9 Zoll sichtbarer Bildschirmdiagonale und dem 14,5 Zoll großen MMI Touch Display.

Das Panoramadisplay verleiht dem Innenraum ein großzügiges und luftiges Raumgefühl. Mit seiner gebogenen Form ist es fahrerorientiert ausgerichtet, so dass man alle Funktionen leicht bedienen kann, ohne den Blick lange von der Straße abzuwenden. Eine spezielle Ambientebeleuchtung lässt das Curved Display bei Nacht regelrecht schweben. Audi ergänzt die digitale Bühne für die vorderen Passagiere mit dem optionalen 10,9 Zoll großen MMI Beifahrerdisplay, das ebenfalls perfekt in das Schalttafeldesign integriert ist. Damit können die Beifahrerin oder der Beifahrer Webseiten aufrufen, Videoinhalte streamen, beim Navigieren oder auch bei der Suche nach einer Tankstelle unterstützen. Dank des dynamischen Privacy Mode sind ablenkende Inhalte, zum Beispiel Videos, für die Fahrerin oder den Fahrer während der Fahrt nicht einsehbar.

Der neue Audi A5 kann optional mit einem neuen, konfigurierbaren Head-up-Display (HUD) ausgestattet werden. Damit macht Audi einen großen Schritt in dieser Anzeigetechnologie.

Im HUD können zahlreiche Informationen angezeigt werden, zum Beispiel Geschwindigkeit, aktive Assistenzsysteme, Navigationsanweisungen oder Mediendaten. Die Fahrerin oder der Fahrer haben erstmals die Möglichkeit, Fahrzeug- und Infotainmentfunktionen über das Head-up-Display zu steuern. Zudem erlaubt die Steuerung das Scrollen durch Listen mit direkter Auswahl per Lenkradtaster. Dank der maximalen Ausnutzung des Bauraums und der angepassten Displaytechnik ist der sichtbare Bildbereich um mehr als 85 Prozent größer als bisher und die Darstellung nochmals deutlich präziser.

Darüber hinaus erhält der Audi assistant künftig Zugriff auf weitere Online-Inhalte, zum Beispiel Wetter und Allgemeinwissen. Mit der Verbindung zu ChatGPT (bereitgestellt über Microsoft Azure OpenAI Service) kommt Wissen aus dem Internet in natürlicher Sprache ins Fahrzeug. Der Audi assistant erkennt dabei automatisch, ob zum Beispiel eine Fahrzeugfunktion ausgeführt, ein Ziel gesucht oder eine Wettervorhersage abgerufen werden soll. Erst wenn das Audi System beispielsweise allgemeine Wissensfragen nicht beantworten kann, werden diese an ChatGPT weitergeleitet. Für die fahrende Person geschieht dies nahtlos, da alle Funktionen in den Audi assistant integriert sind.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

E^3 ermöglicht Hochleistungsvernetzung des Fahrzeugs

Kundinnen und Kunden erleben mit der für den A5 neuen Elektronikarchitektur E^3 1.2 die Digitalisierung im Fahrzeug unmittelbarer als je zuvor. Der Name E^3 steht für End-to-End Electronic Architecture. Ihr Kernelement sind fünf Hochleistungsrechner, die bei Audi „High Computing Performance“ (HCP) heißen und alle Fahrzeugfunktionen abdecken – vom Antrieb und von den Assistenzsystemen über das Infotainment und die Komfortsysteme bis hin zu den Sicherheitssystemen und der Backendvernetzung. Die E^3-Architektur ist eine skalierbare Elektronikarchitektur, die konzernweit zum Einsatz kommt.

Ein Schwerpunkt der Entwicklung lag auf einer hochleistungsfähigen und sicheren Vernetzung von Domänenrechnern, Steuergeräten, Sensoren und Aktoren, um komplexere Systeme zu beherrschen und die Modularität zu erhalten. Ein weiteres Ziel ist eine performante, nahtlose Backend-Anbindung für Car-to-X-Schwarmdatenanwendungen und rechenintensive Offboard-Funktionen. Audi setzt die Elektronikarchitektur sukzessive in allen zukünftigen Fahrzeugmodellen ein.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Umfangreiches Angebot an Fahrerassistenzsystemen

Audi stellt im neuen A5 eine Vielzahl an Fahrerassistenzsystemen zur Verfügung, die mit ihren Funktionen den Alltag und die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich steigern. Serienmäßig an Bord sind ab Marktstart eine Einparkhilfe hinten mit Distanzanzeige, eine Geschwindigkeitsregelanlage und ein Geschwindigkeitsbegrenzer, eine Spurverlassenswarnung, ein Effizienzassistent sowie ein Aufmerksamkeits- und Müdigkeitsassistent.

Optional können gegen Aufpreis weitere Assistenzpakete konfiguriert werden. Darunter der Adaptive Fahrassistent plus, der hochauflösende Kartendaten sowie in der Cloud berechnete Schwarmdaten anderer Fahrzeuge nutzt, um die Verkehrszeichenerkennung zu optimieren und beim Beschleunigen, beim Halten von Geschwindigkeiten und Abstand sowie bei der Spurführung zu unterstützen. Der Aktive Frontassistent bündelt vier Assistenzfunktionen: Notbremsassistent vorne, Ausweich- und Abbiegeassistent sowie Querverkehrsassistent vorne. Als weitere Assistenzsysteme stehen unter anderem die verkehrszeichenbasierte Geschwindigkeitsregelung, der Parkassistent plus und der Abbiegeassistent hinten zur Wahl.

Serienmäßig wird im MMI-Display der so genannte Fond-Hinweis beim Abstellen des Fahrzeugs angezeigt, der davor warnt, keine Personen und insbesondere Kinder auf den Fondplätzen zu vergessen. Wurde vor dem Fahrtantritt eine Fondtür geöffnet, erscheint beim Aussteigen eine zusätzliche Meldung im Audi virtual cockpit. Optional steht ein erweiterter Funktionsumfang zur Wahl: die sensorgestützte Insassenerkennung im Fond. Ein Radarsensor im Dachhimmel scannt, ob sich Personen auf den Rücksitzen befinden.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Plattform mit effizienten Verbrennern und Hybridisierung

Die neue A5-Baureihe läuft auf der Premium Platform Combustion (PPC), eine Plattformarchitektur für konventionell angetriebene Fahrzeuge mit längs eingebauten Motoren. Diese Plattform arbeitet mit der E³-Architektur. Gleichzeitig erlaubt die PPC eine schrittweise Elektrifizierung – im ersten Schritt in Form von Mild-Hybriden. Die PPC kombiniert eine große Variabilität und modernste Technologie mit hoher wirtschaftlicher Rentabilität.

Niedrigerer Verbrauch, mehr Agilität und Komfort mit MHEV plus

Das neue MHEV plus-System auf Basis eines 48-Volt-Bordnetzes unterstützt den Verbrenner, mindert CO_2-Emissionen und steigert gleichzeitig die Performance. Der neue Triebstranggenerator (TSG) ermöglicht rein elektrische Fahranteile, die zu einer Verbrauchsreduzierung beitragen. Das MHEV plus-System bietet im Vergleich zu einem MHEV-System deutliche Vorteile bei den CO_2-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch. Das sind im 2.0 TDI (150 kW front/quattro) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,7–4,8; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 149–125; CO_2-Klasse: E–D) bis zu 10 g/km bzw. 0,38 l/100 km und in einem 3.0 TFSI mit V6-Motor (270 kW quattro) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0–7,4; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 182–169; CO_2-Klasse: G–F) bis zu 17 g/km bzw. 0,74 l/100 km (gemäß Norm-Testprozedur WLTP).[1]

Der TSG kann bis zu 18 kW (24 PS) elektrische Leistung zum Antrieb beisteuern. Beim Verzögern speist der TSG – mit bis zu 25 kW Leistung – Energie zurück in die Batterie (Rekuperation). Bei geringer Steigung und langsamem Rangieren kann das Auto ausschließlich durch den TSG bewegt werden. Die elektrischen Fahranteile können bei langsamer Fahrt in der Stadt, im schwimmenden Verkehr, zum Beispiel auf Landstraßen, wie auch beim Zurollen auf die nächste Ortschaft genutzt werden. Der TSG ist direkt auf der Getriebeausgangswelle angebracht.

Die im Vergleich zum Vorgängermodell durch den Triebstranggenerator möglich gewordene Rekuperationsleistung von bis zu 25 kW erlaubt es, die Batterie schneller wieder aufzuladen. Diese wiederum kann bei Bedarf kurzfristig für den Antrieb, das Bordnetz und die Klimatisierung genutzt werden. Das senkt den Verbrauch deutlich und steigert gleichzeitig Komfort und Performance.

---

[1] Die beschriebenen Vorteile bzgl. CO_2-Emissionen und Verbrauch verstehen sich inklusive Einfluss des Mehrgewichts vom MHEV plus-System gegenüber MHEV-System. Nicht berücksichtigt sind auf Fahrzeugebene weitere CO_2-wirksame Effekte, welche sich aus Abweichungen im Triebstrang, Gewicht oder in den Fahrwiderständen des betrachteten Fahrzeugs mit MHEV plus-System gegenüber einem Vergleichsfahrzeug mit MHEV-Technologie ergeben können (beispielsweise Weiterentwicklung von Verbrennungsmotor oder Grundgetriebe, Änderungen bei Rollwiderstand, Aerodynamik oder Gewicht).

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Die Reaktionszeit beim Anfahren wird verkürzt und das Auto zeigt sich spürbar agiler. Ein weiterer Vorteil des Systems ist die Möglichkeit, einen elektrischen Klimakompressor einzusetzen. So kann auch bei ausgeschaltetem Verbrenner – zum Beispiel beim Segeln oder an einer roten Ampel – die Klimaanlage weiter mit voller Leistung arbeiten und den Innenraum auf Wohlfühltemperatur halten.

Das integrierte und blendingfähige Bremsregelsystem (iBRS) kommt in allen Antriebssträngen zum Einsatz. Bei dieser Technik sind Bremspedal und Bremshydraulik komplett entkoppelt. Bei Modellen mit MHEV plus-Technologie erlaubt es ein druckloses Anbremsen und erreicht die notwendige Verzögerung nur über die Rekuperation – ohne Einsatz der mechanischen Radbremse. Erst bei stärkerer Betätigung des Bremspedals setzt die mechanische Radbremse ein. Das Bremsgefühl bleibt davon unbeeinflusst.

Der Fokus in der ausgeklügelten Betriebsstrategie des weiterentwickelten Hybridsystems liegt nicht auf elektrischer Reichweite, sondern auf Batterieentleerung und -füllung in schnellen Zyklen, um jederzeit genug elektrische Leistung bereitstellen und rekuperieren zu können. Um hohe Lade- und Entladeleistungen der 48-Volt-Lithium-Eisenphosphat-Batterie zu gewährleisten, ist sie in einen Niedrigtemperatur-Wasserkühlkreis eingebunden, der für die optimale Betriebstemperatur im Bereich zwischen 25 und 45 Grad Celsius sorgt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Motoren zum Marktstart

Die effizienten Aggregate der Audi A5 Familie zeigen eine große Bandbreite: vom konventionellen Einsteiger über den komfortablen Langläufer bis hin zum dynamischen Sportler. Die Pakete aus Motor, Getriebe, Elektrifizierungsgrad und Antriebsart orientieren sich an den Erwartungen der Kundinnen und Kunden.

Der Einstiegsmotor ist ein **2.0 TFSI** mit 110 kW (150 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6–6,6; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 173–150; CO_2-Klasse: F–E). Alternativ steht das Aggregat optional auch mit einer Leistung von 150 kW (204 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,9–6,6; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 179–151; CO_2-Klasse: G–E) zur Verfügung. Diese TFSI-Aggregate bekommen einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und arbeiten mit einem modifizierten Brennverfahren, das im Teillastbereich besonders sparsam arbeitet. Die VTG-Technik ermöglicht auch bei Ottomotoren schon bei niedrigen Drehzahlen einen harmonischen und agilen Aufbau des Drehmoments. Erhältlich ist der Vierzylinder-Turbomotor mit einem Doppelkupplungsgetriebe. Die 110-kW-Variante ist als reiner Fronttriebler im Angebot und die 150 kW-Variante mit Frontantrieb- oder quattro ultra.

Der **2.0 TDI** mit 150 kW (204 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,7–4,8; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 149–125; CO_2-Klasse: E–D) setzt mit seiner MHEV plus-Technologie im A5 neue Maßstäbe. Dieses Aggregat mit zwei Litern Hubraum der Generation EA288 evo übernimmt vom Vorgänger die optimierte Verbrennung durch Zylinderdrucksensor, TwinDosing für die Abgasnachbehandlung und zwei Ausgleichswellen für einen kultivierten Motorlauf. Es entfaltet zwischen 1.750 und 3.250/min ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Der 2.0 TDI ist mit einem Doppelkupplungsgetriebe als Frontantrieb oder mit Allradantrieb quattro ultra erhältlich. Zur Effizienz- und Komfortsteigerung ist der Motor mittels des neuen 48-Volt-MHEV-plus-Systems teilelektrifiziert. Die elektrischen Fahranteile reduzieren den CO_2-Ausstoß durch hohe Rekuperationsleistung. Zusätzlich wird der Komfort des TDI mittels 48-Volt-RSG durch einen ruhigen Motorstart zusätzlich erhöht. Die Reaktionszeit beim Anfahren wird verkürzt und das Auto zeigt sich spürbar agiler.

Der **S5** als Sportler basiert auf einem 3,0-Liter-V6-TFSI-Motor mit 270 kW (367 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0–7,4; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 182–169; CO_2-Klasse: G–F) und optimiertem Brennverfahren, erstmals mit einem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und MHEV plus-Technologie. Das überarbeitete, für mehr Drehmoment ausgelegte Doppelkupplungsgetriebe S tronic im Audi S5* sorgt zusätzlich für ein geringeres Gewicht auf der Vorderachse und macht ihn agiler. Die Teilelektrifizierung mittels des neuen 48-Volt-MHEV-plus-Systems führt zu einem verringerten CO_2-Ausstoß durch elektrische Fahranteile und hohe Rekuperationsleistung.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Im Vergleich zu einer S4 Limousine TDI (Vorgängermodell) reduziert die S5 Limousine TFSI* den CO_2-Ausstoß um bis zu 14 g/km. Sein schneller, dynamischer Momentenaufbau unterstreicht die Sportlichkeit des S5*. Der serienmäßige Einsatz eines quattro Sportdifferenzials mit Torque Vectoring in Kombination mit einer regelbaren Allradkupplung ist abgestimmt für Querdynamik auf höchstem Niveau.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Dynamischere Auslegung von Fahrwerk und Lenkung

Auch die für Audi markentypischen Fahreigenschaften wurden im neuen A5 weiterentwickelt. Als Ergebnis umfangreicher Detailarbeit an Fahrwerk und Lenkung bietet der Audi A5 ein präzises und müheloses Fahrverhalten, das sich mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk deutlich stärker zwischen Komfort und Sportlichkeit differenzieren lässt. Ab sofort kommt im neuen A5 nur noch die Audi Progressivlenkung zum Einsatz.

Eine steifere Anbindung der Lenkung und steifere Fahrwerkslager an der Vorderachse sorgen für ein kontrolliertes und präzises Fahrverhalten. Neben dem serienmäßigen Stahlfederfahrwerk stehen optional ein Sportfahrwerk und das S-Sportfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung zur Wahl. Bei den Audi A5 Modellen mit Exterieur S line sowie bei den S-Modellen ist das Sportfahrwerk serienmäßig. Beide Varianten des Sportfahrwerks senken die Trimmlage um 20 Millimeter ab.

Einen spürbaren Fortschritt beim Fahren bringt die von Audi entwickelte Fahrzeugfunktion Brake Torque Vectoring, die erstmals im Audi Q8 e-tron* eingesetzt wurde. Aktiv wird das System direkt beim Einlenken in die Kurve. Als Effekt des gezielten Bremseingriffs kann das Fahrzeug noch spontaner und agiler einlenken sowie Untersteuersituationen entgegenwirken.

Der neue Audi A5 wird in der Einstiegsmotorisierung mit 110 kW (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5–6,6; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 171–150; CO_2-Klasse: F–E) als reiner Fronttriebler angeboten, in allen anderen Leistungsstufen der Grundmodelle steht optional der Allradantrieb quattro ultra zur Wahl. Diese quattro Technologie verteilt die Antriebsmomente flexibel, um einerseits so effizient wie möglich zu fahren, aber andererseits alle Vorteile des Allradantriebs für noch mehr Fahrsicherheit und Fahrdynamik vollumfänglich zu nutzen.

Das Antriebsmoment kann von der Lamellenkupplung in einem weiten Bereich zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt werden – ganz so, wie es die jeweilige Fahrsituation erfordert. Für hohe Kraftstoffeffizienz wird die Hinterachse im Teillastbereich, so es die Fahrsituation zulässt, automatisch komplett abgekoppelt. In den S5-Modellen ist serienmäßig das quattro Sportdifferenzial mit Torque Vectoring in Kombination mit einer regelbaren Allradkupplung verbaut. Damit überzeugt der Audi S5* mit sehr guter Querdynamik.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Markteinführung und Preis

Mit der neuen A5-Familie schlägt Audi das nächste Kapitel in der erfolgreichen Geschichte der Mittelklasse auf. Der neue Audi A5 und der Audi S5* werden im November 2024 in Deutschland und zahlreichen anderen europäischen Ländern auf den Markt kommen. Die Audi A5 Familie ist ab Juli 2024 in Deutschland bestellbar. Die Audi A5 Limousine TFSI 110 kW (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5–6,6; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 171–150; CO_2-Klasse: F–E) wird in Deutschland zu einem Einstiegspreis ab 45.200 Euro serienmäßig unter anderem mit einer Navigation, elektrischer Heckklappe und einer Telefonablage mit induktiver Ladefunktion angeboten. Der Audi A5 Avant* kostet in dieser Ausführung ab 46.850 Euro. Die Audi S5 Limousine* kostet mindestens 78.500 Euro, der S5 Avant* ist ab 80.150 Euro erhältlich.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Die Fakten

Das Wichtigste zum neuen Audi A5

Positionierung

- Erste Verbrenner-Baureihe mit neuer Namensgebung
- Designsprache fasziniert mit sportlichem Design und Premium-Proportionen
- Neues Interieur schafft individuell zugeschnittene Display-Landschaft und großzügiges Raumgefühl
- Neues Bedienkonzept erhöht Interaktion mit Fahrzeug
- A5 bietet persönliches Connectivity-Erlebnis
- A5-Familie als erste Audi Modelle auf Premium Platform Combustion (PPC)
- A5/S5 Limousine* und A5/S5 Avant* positionieren sich in oberer Mittelklasse: Fahrzeugabmessungen wachsen in Länge und Breite
- Für A5-Familie neue Elektronikarchitektur E^3 1.2 mit neuer Hard- und Software
- Erweiterte Serienausstattung und optionale Highlights
- Digitale Lichttechnologien machen A5 bereit für Zukunft der Car-to-X-Kommunikation
- Weiterentwickelte MHEV plus-Technologie bei TDI-/S-Modellen sorgt für effizientere Antriebe und ermöglicht elektrische Fahranteile sowie elektrisches Parken und Rangieren
- Optimierte Fahreigenschaften steigern Fahrspaß und vermitteln sportlich-komfortables präzises und müheloses Audi Fahrerlebnis
- Neuerungen bei Fahrwerk, Lenkung und Karosserie betonen die Sportlichkeit des Audi Mittelklassemodells

Exterieurdesign und Karosserie

- Sportliche Premium-Proportionen: neues Limousinenkonzept mit großer Heckklappe und weiterentwickeltes Avant-Design
- Flache Audi Front mit horizontalem Wabengrill und sehr schlanken Scheinwerfern
- Progressiver, cleaner Stoßfänger mit aerodynamisch wirksamen Air Curtains in der Basis
- Exterieurpaket S line und S-Modell in der Front stark vom Grundmodell differenziert, mit seitlichen Lufteinlässen und betont dreidimensionalen Air Curtains
- Große ausgestellte Räder und kraftvoll modellierte Blister als quattro-Reminiszenz
- Mit der Karosserie bündige Türgriffe im aerodynamischen Flush-Design
- Fahrzeuglänge: 4.829 Millimeter (Limousine und Avant, plus 67 Millimeter im Vergleich zum Vorgängermodell)
- Fahrzeugbreite ohne Spiegel: 1.860 Millimeter (Limousine und Avant, plus 13 Millimeter)
- Fahrzeughöhe: Avant 1.460 Millimeter (plus 11 Millimeter), Limousine 1.444 Millimeter (plus 24 Millimeter)

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

- Radstand: 2.897 Millimeter (Limousine und Avant, plus 68 Millimeter)
- Kofferraumvolumen: Limousine bis zu 445 Liter, Avant bis zu 476 Liter. Mit umgeklappten Rücksitzen ist Stauraum auf bis zu 1.299 Liter (Limousine) und 1.424 Liter (Avant) erweiterbar

Lichttechnologie

- Zweite Generation digitaler OLED-Heckleuchten: Lichtdesign, Funktionsumfang und Sicherheit im Straßenverkehr auf neuem Niveau
- Ästhetik in Bewegung: Aktive digitale Lichtsignatur im Matrix LED-Scheinwerfer und in den digitalen OLED-Heckleuchten bewegt Licht intelligent auf neue Art und Weise
- Dynamische Lichtinszenierungen beim Entriegeln und Verlassen des Autos
- Personalisierung durch acht digitale Lichtsignaturen für digitales Tagfahrlicht: optionale Matrix LED-Scheinwerfer und optionale digitale OLED-Heckleuchten 2.0 als höchste Angebotsstufe über MMI und myAudi App
- Car-to-X-Kommunikation mittels digitaler OLED-Heckleuchten der zweiten Generation mit Annäherungserkennung und Kommunikationslicht (spezifische Schlusslichtsignatur mit Warnsymbolik)
- Rund 60 Segmente pro digitalem OLED-Panel, sechs digitale OLED-Panele mit insgesamt 364 Segmenten in der Heckleuchte
- Annäherungserkennung wird um Kommunikationslicht erweitert

Interieur, Anzeigen und Bedienung

- Neues Interieurdesign mit vier charakteristischen Merkmalen: „Human Centric“, „Digital Stage“, „Material Driven Design“ und „Visual Clarity“
- Interieurkonzept mit klaren Strukturen, die konsequent an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer ausgerichtet sind
- Große Bildschirme für Fahrzeugbedienung und Infotainment: schlankes, freistehendes Audi MMI Panoramadisplay im Curved Design und in OLED-Technologie, mit 11,9 Zoll sichtbarem Audi virtual cockpit und 14,5 Zoll großem MMI Touch Display
- Optionales 10,9 Zoll großes MMI Beifahrerdisplay mit Active Privacy Mode, Nutzung während der Fahrt für Fahrerin oder Fahrer nicht einsehbar
- Optionales Panorama-Glasdach mit PDLC (Polymer Dispersed Liquid Crystal)-Technologie zur schaltbaren segmentierten Verschattung oder Vollverschattung
- Dynamisches Interaktionslicht (IAL) als Teil des Ambientelichtpakets pro
- Optionales und individuell konfigurierbares Head-up-Display mit erweiterter Anzeige

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Infotainment und Vernetzung

- Innovatives Bedienkonzept mit Android-basierter Touchbedienung sowie dem sprachbasierten Assistenten „Audi assistant“
- „Audi assistant“ mit mehr als 800 sprachbedienbaren Funktionen zur Fahrzeug-, Infotainment- und Klimabedienung
- Integration der Software ChatGPT in den „Audi assistant“
- Over-the-Air-Update-Fähigkeit, etwa für drahtlose Updates von Infotainment-Paketen
- Optionales 3D Bang & Olufsen Premium Sound System mit insgesamt 20 Lautsprechern, davon vier in den vorderen Kopfstützen im optionalen Sportsitz und Sportsitz plus
- Audi connect-Dienste im Fahrzeug via eSIM mit 5G-Mobilfunkstandard und 3 GB Datenvolumen pro Monat
- Smartphone-Tethering-Funktion möglich (Nutzung Datenvolumen Smartphone-Tarif)
- Telefonablage mit induktiver Ladefunktion, 15 Watt Ladeleistung und aktiver Smartphone-Kühlung
- Integrierter App Store mit zahlreichen Drittanbieter-Apps direkt auf dem Zentral- oder dem optionalen Beifahrerdisplay
- Functions on Demand: nachträgliche Erweiterung von Fahrzeugfunktionen in den Bereichen Infotainment und Licht (zum Beispiel Fernlichtassistent)

Assistenzsysteme

- Serienmäßige Sicherheitsfeatures: Einparkhilfe hinten mit Distanzanzeige, Geschwindigkeitsregelanlage, Spurverlassenswarnung, Effizienzassistent und Aufmerksamkeits- und Müdigkeitserkennung
- Optionale Pakete mit zahlreichen Fahrassistenten auf Wunsch
- Notfallassistent reagiert bei fehlender Fahreraktivität, indem er optisch, akustisch und haptisch die fahrende Person warnt. Bei ausbleibender Reaktion bremst und lenkt der Wagen eigenständig bis zum Stillstand
- Adaptiver Fahrassistent plus nutzt hochauflösende Kartendaten sowie in der Cloud berechnete Schwarmdaten anderer Fahrzeuge, um die Verkehrszeichenerkennung zu optimieren und beim Beschleunigen, Halten von Geschwindigkeiten und Abstand sowie der Spurführung zu unterstützen
- Aktiver Frontassistent bündelt vier Assistenzfunktionen: Notbremsassistent vorne, Ausweich- und Abbiegeassistent sowie Querverkehrsassistent vorne
- Parkassistent plus für komfortables und vollautomatisches Ein- und Ausparken
- Verkehrszeichenbasierte Geschwindigkeitsbegrenzung mit Geschwindigkeitsanpassung

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Antrieb und Effizienz

- Einsatz modernster Verbrennertechnologie in der Premium Platform Combustion (PPC)
- Marktstart mit zwei TFSI-Motoren, einem Dieselmotor und den S-Modellen
- Ottomotoren mit modifizierten Miller-Brennverfahren und Turboladern mit variabler Turbinengeometrie (VTG)
- Einstiegsmodell mit Frontantrieb, alle anderen Grundmodell-Motorisierungen auch optional mit quattro ultra-Antriebsstrang, S-Modell serienmäßig mit quattro mit Sportdifferenzial
- Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe serienmäßig
- Tankvolumen für TDI-Modelle auf 60 Liter vergrößert
- Weiterentwickelte MHEV plus-Technologie:
  Teilelektrifizierung im S-Modell und im TDI-Aggregat als weiterentwickelter Mild-Hybrid (MHEV plus) mit 48-Volt-System: elektrische Fahranteile ebenso möglich wie elektrisches Parken und Rangieren
- Elektrische Antriebskomponenten Riemenstartergenerator (RSG) und Triebstranggenerator (TSG) mit 18 kW Leistung und bis zu 230 Nm zusätzlichem Drehmoment
- Elektrisch angetriebener Klimakompressor bei Modellen mit MHEV plus sorgt auch bei abgeschaltetem Verbrenner für Klimatisierung des Innenraums
- Wassergekühlte 48-Volt-Lithium-Eisenphosphat-Batterie mit hoher Lade- und Entladeleistung
- Signifikante Reduktion des Verbrauchs und damit der CO_2-Emissionen
- Integriertes und blendingfähiges Bremsregelsystem (iBRS) für druckfreies Anbremsen und notwendige Verzögerung durch Rekuperation ohne Einsatz der mechanischen Radbremse bei Antrieben mit MHEV plus-Technologie
- Verbrauchseinsparung dank MHEV plus-Technologie: im 2.0 TDI (150 kW front/quattro) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,7–4,8; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 149–125; CO_2-Klasse: E–D) bis zu 10 g/km bzw. 0,38 l/100 km und in einem V6 3.0 TFSI (270 kW quattro) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0–7,4; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 182–169; CO_2-Klasse: G–F) bis zu 17 g/km bzw. 0,74 l/100 km (im Normfahrzyklus WLTP)[1]

[1] Die beschriebenen Vorteile bzgl. CO_2-Emissionen und Verbrauch verstehen sich inklusive Einfluss des Mehrgewichts vom MHEV plus-System gegenüber MHEV-System. Nicht berücksichtigt sind auf Fahrzeugebene weitere CO_2-wirksame Effekte, welche sich aus Abweichungen im Triebstrang, Gewicht oder in den Fahrwiderständen des betrachteten Fahrzeugs mit MHEV plus-System gegenüber einem Vergleichsfahrzeug mit MHEV-Technologie ergeben können (beispielsweise Weiterentwicklung von Verbrennungsmotor oder Grundgetriebe, Änderungen bei Rollwiderstand, Aerodynamik oder Gewicht).

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Fahrwerk und Lenkung

- Präzises und müheloses Fahrgefühl: überarbeitete Lenkung und optimierte Fahrwerkabstimmung
- Starre Anbindung der neu entwickelten Progressivlenkung mit steiferem Torsionsstab, optimierten Querlenkerlagern und erhöhtem Sturz an der Vorderachse für präzises Handling
- Steifere Achskonstruktion für spontaneres Umsetzen der Lenkbefehle
- Reifenentwicklung mit Fokus auf Fahrperformance und geringem Rollwiderstand
- Optional erhältliche Performancebereifung in den Dimensionen 19 und 20 Zoll, Serie beim S-Modell
- ESC in Verbindung mit neutralerer Auslegung: mehr Dynamik und engere Kurvenradien
- Audi drive select: deutlich wahrnehmbare Spreizung der Lenkungs- und Fahrwerkeigenschaften zwischen komfortabel und sportlich: Modi comfort, dynamic, efficiency und balanced
- Optional: zwei Sportfahrwerke mit jeweils 20 Millimeter Tieferlegung und noch dynamischerer Abstimmung

Produktion und Nachhaltigkeit

- Produktion der neuen Audi A5 Familie am Audi Standort Neckarsulm
- Neue Anlagen für Vorbehandlung und Korrosionsschutz der Karosserie, Tauchlackierung im Rotationsverfahren
- Umweltschonendes integriertes Lackierverfahren „nass in nass“ und anschließende Trocknung für geringeren Energieverbrauch sowie modernste Trockenabscheidung mit Umluftführung für geringeren Energie- und Wasserverbrauch
- Automatisierte Prozesse im anspruchsvollen Türen-, Klappen- und Kotflügelanbau. Höherer Durchsatz, Minimierung externer Faktoren sowie Entlastung der Mitarbeitenden
- Fortschrittliche Verfahren zur Sicherstellung höchster Qualität, zum Beispiel präzise Inline-Messeinrichtungen und Kontrolle der Schweiß- und Klebeverbindungen mit Unterstützung von Augmented-Reality-Software
- Temporäre Fixierung von Karosseriebauteilen mit weltweit neuartigem, nahezu schmauchfreiem Fügen. Verfahren unterstützt den Korrosionsschutz und erhöht die Prozessgeschwindigkeit
- Wassersparende Produktion mit eigenem, geschlossenem Wasserkreislauf der Kläranlage Unteres Sulmtal; Ziel für 2025: Einsparung von 70 Prozent Frischwasser

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Das Modell im Detail

Der Audi A5: neue Formgebung für mehr Sportlichkeit

Mit der neuen A5-Familie schlägt Audi das nächste Kapitel in seiner erfolgreichen Geschichte der Mittelklasse auf. 30 Jahre nach dem ersten Audi A4 fasziniert die geschärfte Designsprache der jüngsten Generation, die jetzt Audi A5 heißt, mit Premium-Proportionen. Beide Karosseriegrundvarianten, Limousine und Avant, verkörpern perfekt die sportliche Essenz der Audi Designphilosophie. Eine neue Formensprache im Interieur schafft ein großzügiges Raumgefühl und inszeniert die Anzeigen auf einer digitalen Bühne. Das neue Bedienkonzept erhöht dabei die Interaktion mit dem Fahrzeug. Effiziente, teilelektrifizierte Verbrennungsmotoren und emotionale S-Modelle runden das Angebot ab.

Positionierung und Strategie

Vor 30 Jahren revolutionierte der Audi A4 die automobile Mittelklasse und etablierte sich als langjähriger Bestseller. Mit dem Debüt der neuesten Generation heißt er Audi A5 und wird in Neckarsulm produziert. Die in Länge und Breite deutlich gewachsene Modellreihe positioniert sich in der oberen Mittelklasse. Audi bietet den A5 in vier neuartigen Varianten an: als A5 Limousine* und S5 Limousine* sowie als A5 Avant* und S5 Avant*. Diese Derivate starten als erste Modelle auf der Premium Platform Combustion (PPC).

Audi CEO Gernot Döllner zur neuen Modellfamilie: „Neben der Erweiterung unseres rein elektrischen Portfolios bringen wir eine neue Generation von Modellen mit effizienten Verbrennungsmotoren an den Start. Den Anfang macht die Audi A5 Familie mit sportlichem Design, völlig neuem Interieur und zukunftsfähiger Elektronik-Architektur. Die weiterentwickelte Mild-Hybrid-Technologie MHEV plus ermöglicht elektrische Fahranteile und damit noch effizienteres Fahren.“

Mit der PPC ist Audi in der Lage, verschiedene Fahrzeugtypen mit hohem technischem Anspruch in unterschiedlichen Marktsegmenten zu realisieren. Die Flexibilität der PPC gewährleistet, dass künftige Audi Modelle ihren eigenständigen Charakter wahren und ihre typische Audi DNA noch besser ausspielen können. Die neue Elektronikarchitektur E³, die bereits aus dem Audi Q6 e-tron* bekannt ist, steht für den nächsten Schritt bei der Digitalisierung des Modellportfolios.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Hoher Fahrspaß, große Individualisierungsmöglichkeiten im Exterieur und Interieur sowie ein technologisch fortschrittlicher Antrieb zeichnen die Audi Modelle auf Basis der PPC aus. Der Audi A5 ist das erste PPC-Modell – und kommt mit neuen und weiterentwickelten Aggregaten sowie mit der neuen MHEV plus-Technologie im TDI-Aggregat und in den S-Modellen auf den Markt. Die PPC erlaubt die Integration der für die Hybridisierung des Antriebsstrangs nötigen Technik und ist in Zukunft auch für Plug-in-Hybride mit großer Lithium-Ionen-Batterie konzipiert. Die teilelektrifizierten MHEV plus-Antriebe verbessern das Ansprechverhalten und senken gleichzeitig die CO_2-Emissionen, außerdem ermöglichen sie elektrische Fahranteile, darunter beispielsweise auch das Rangieren während des Einparkvorgangs.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Exterieurdesign

Die komplett neu gezeichnete A5-Familie zeigt sich bereits auf den ersten Blick kraftvoll und clean gestaltet. Die veränderten Proportionen mit langem Radstand, großen Rädern und der flachen, sportlichen Karosserie verkörpern progressive Dynamik und Premium-Anspruch. Das wird in der Seitenansicht besonders durch die gestreckte Motorhaube sichtbar, die durch ihre Länge ein großes Prestigemaß zeigt. Die auf beide Achsen verteilte Kraft des optionalen quattro-Antriebs manifestiert sich visuell in den kraftvoll modellierten und dreidimensional ausgestellten Blistern, die beim neuen A5 fließend in den Fahrzeugkörper übergehen.

Bei der Limousine läuft das sportlich kompakt wirkende Greenhouse (der Dachaufbau) mit einem schwungvoll gezeichneten Bogen nach hinten, fließt wie bei einem Coupé übergangslos in die flache Heckscheibe und endet an der optisch kurzen Heckklappe mit einer markanten Abrisskante. Eine überzeugende Symbiose aus Design und Funktionalität bietet dabei die in diesem Fahrzeugsegment neuartige Heckklappe. Sie öffnet mit der Heckscheibe und erleichtert durch ihre Größe den Zugang zum Gepäckraum erheblich. Das ergibt ein für Audi komplett neues Limousinenkonzept.

Im Avant geht die dynamisch gespannte Dachlinie in einen formschlüssig integrierten Dachspoiler über, der die sportlich flach stehende Heckscheibe überspannt. Die ebenfalls stark geneigten D-Säulen, die satt auf den massiven hinteren quattro-Blistern aufsitzen, betonen die Dynamik des A5 Avant* in der Seitenansicht.

Breiter Singleframe, kurze Überhänge

Die Front wird durch den breiten und deutlich flacher proportionierten Singleframe mit dreidimensionaler Wabenstruktur – beim S5* mit größeren Waben und L-förmigen Einlegern – dominiert. Gemeinsam mit den schlanken und präzise gezeichneten Scheinwerfern prägt er das Fahrzeuggesicht und verleiht diesem einen markanten und fokussierten Ausdruck.

Durch die starke Pfeilung der Frontpartie entstehen optisch sehr kurze Überhänge. Unter den Scheinwerfern angeordnete, dreidimensional modellierte Air Curtains geben dem Stoßfänger einen kraftvollen und sportlichen Auftritt. Beim S5* und beim Exterieur S line werden sie durch einen breiten, in Kontrastfarbe lackierten Einlasskanal noch stärker hervorgehoben. Markante Verprägungen in der Motorhaube, so genannte Spooncuts, betonen den sportlichen Charakter. Dank der in den Stoßfänger integrierten Softnose ist die Motorhaube flächenbündig in die Front eingelassen. Das ermöglicht einen größeren Abstand zwischen der Haube und dem Singleframe und somit ein optisch tief liegendes, dynamischeres Gesicht.

In der Seitenansicht spannt sich das weit nach hinten positionierte Greenhouse als straffer Bogen über den kraftvollen Karosseriekörper. Die dynamische Silhouette der neuen A5 Limousine* ist geprägt durch einen coupéartigen Dachverlauf mit flach auslaufenden C-Säulen und kurzem, sportlichem Heckspoiler.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Beim Avant, der serienmäßig eine Dachreling trägt, ist die Heckscheibe im Vergleich zum Vorgänger deutlich stärker geneigt. Die skulpturale Geometrie unter der Heckscheibe im Übergang zum Leuchtenband betont optisch mit Licht- und Schattenwirkung die Breite der neuen Audi A5 Modelle. Dies gibt dem neuen Audi A5 Avant* einen entschieden dynamischeren Charakter.

Bei beiden Karosserieformen verstärkt die Seitenscheibengrafik die sportlich gestreckte Wirkung der Silhouette. Die an Vorder- und Hinterrädern kraftvoll aus der Schulterfläche hervortretenden Blister sind eine Reminiszenz an den Audi Urquattro, und ein Kernelement der Audi Design-DNA. „Technologie sichtbar machen“ – ein zentrales Gestaltungsprinzip der vier Ringe. Die neuen flächenbündigen Türgriffe, die über einen induktiven Sensor elektrisch die Türentriegelung ermöglichen, fügen sich logisch in das klar gezeichnete Design ein. Sportwagen ähnlich sitzen die Außenspiegel auf der Türbrüstung und komplettieren so neben aerodynamischen Vorteilen den dynamischen Gesamteindruck des neuen Audi A5 in der Seitenansicht. Der Schwellerbereich ist betont sportlich gestaltet – eine Lichtkante unter den Türen strukturiert das Volumen und verleiht dem Fahrzeugkörper optische Leichtigkeit und Agilität. Beim Exterieur S line und beim S-Modell wird die Sportlichkeit noch durch eine farbig abgesetzte Schwellerleiste gesteigert.

Das markante, unverwechselbar gestaltete Heck vereint sportliches, emotionales Design und intelligente Technologie. Die Verbindung der skulpturalen Geometrie im Heckabschluss mit dem durchgehenden, dreidimensional abgesetzten Leuchtenband verleiht dem Heck des neuen Audi A5 Präsenz und optische Dynamik. Bei der neuen S5 Limousine* sorgt eine aufgesetzte Spoilerlippe für zusätzlichen Abtrieb. Weitere Highlights in der Heckansicht sind das klare, moderne Design des Stoßfängers mit dunkel abgesetztem Diffusor – beim Exterieur S line noch sportlicher gezeichnet – und die hochwertig gestalteten, rechteckigen Endrohrblenden. Beim TFSI sind die Endrohrblenden beidseitig in den Diffusor eingebettet, bei den TDI-Varianten zeigen sie sich als rechteckiges Doppelendrohr auf der linken Fahrzeugseite. Das S-Modell trägt die ikonischen Doppelrund-Endrohre rechts und links in einem neuen, geschärften Design.

Drei Exterieurausprägungen und elf Farben

Die Angebotsstruktur gliedert sich in drei Exterieurausprägungen: Exterieur Basis, Exterieur advanced und Exterieur S line. Zusätzlich erhält das S-Modell ein eigenständiges Exterieur. Im Exterieur S line und im S-Modell sind die vorderen Lufteinlässe größer gestaltet und der Diffusor im Heckbereich ist deutlich sportlicher ausgeprägt. Auch die Schwellerleisten für das Exterieur S line und das S-Modell tragen zum dynamischen Charakter bei.

Die Zierleisten um die Seitenscheiben sind standardmäßig in Aluminium eloxiert ausgeführt. Das Exterieur S line setzt sich mit Details in Aluminium eloxiert matt anthrazit ab, das S-Modell hingegen mit Design-Elementen in Aluminium eloxiert matt silber.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Für das Exterieur S line und das S-Modell ist zudem das Exterieurpaket schwarz erhältlich. Bei diesem sind die Audi Ringe vorn und hinten in Anthrazit grau ausgeführt. Das Kühlerschutzgitter (KSG) und die KSG-Einleger, die Seitenschwellerleisten, die Türgriffe, der Singleframe sowie der Diffusoransatz am Heck, die Fensterschachtleisten und die Spiegelgehäuse sind in Schwarz gefärbt. Außerdem trägt die Abgasanlage verdunkelte Endrohrblenden. Die Dachreling im Avant wird mit dem Exterieurpaket schwarz ebenfalls in Aluminium schwarz ausgeführt.

Elf Farben stehen für den neuen A5 zur Auswahl, darunter die Unilackierung Arkonaweiß. Als Metallic-Lackierungen sind Gletscherweiß, Mythosschwarz, Chronosgrau sowie die neuen Farbtöne Grenadinerot und Horizontblau verfügbar. Firmamentblau, Florettsilber und die exklusiv für die S-Modelle oder Fahrzeuge mit Exterieur S line verfügbare Farbe Daytonagrau Perleffekt ergänzen das Programm. Audi Sport bietet zusätzlich Ascariblau Metallic für das Exterieur S line und das S-Modell an. Die neue Farbe Magnetgrau ist exklusiv der „edition one“ mit Exterieur S line und S-Modell vorbehalten. Die „edition one“ ist ein sportliches, auf zwei Jahre limitiertes Sondermodell für Limousine und Avant mit exklusiven Design-Elementen wie beispielsweise Anbauteilen in Chromoptik matt Magnesiumgrau.

Dynamisches Design, hohes Ausstattungsniveau der S-Modelle

Schon der neue Audi A5 definiert dynamisches Design neu. Das Gesicht mit den schmalen Scheinwerfern und dem neuen Wabengrill betont die sportliche Seite des Fahrzeugs. Der neue Audi S5* führt diese Designphilosophie weiter und schärft diesen Charakter nochmals deutlich. Große Lufteinlässe in der Front betonen die motorsportliche Auslegung des Fahrzeugs, versorgen den V6-TFSI mit Frischluft und kühlen die Hochleistungsbremsanlage. Der prägnante Wabengrill der S5-Modelle ist in einem spezifischen Design mit Inlays in Aluminiumoptik gehalten.

Die gleichen farblichen Akzente tragen auch die Außenspiegelkappen, die – typisch für S-Modelle – ebenfalls in Aluminiumoptik ausgeführt sind. Dynamisch und klar gezeichnete Linien definieren das Profil und verleihen dem Fahrzeug gleichzeitig einen enormen Vorwärtsdrang. Die stark ausgestellten quattro Blister in Kombination mit der gestreckten, präzisen Schulterlinie betonen einerseits die hohe Dynamik und weisen andererseits auf den permanenten Allradantrieb quattro hin.

Ins Auge fallen auch die stark konturierten Seitenschwellerleisten in Aluminiumoptik. Die Heckansicht prägen eine Abrisskante inklusive Spoilerlippe auf dem Kofferraumdeckel bei der S5 Limousine* sowie ein Dachkantenspoiler beim S5 Avant*.

Beide S-Modelle verfügen über einen markanten Diffusoreinsatz in Titanschwarz matt mit Wabenmuster sowie eingelegter Querspange in Aluminiumoptik. Ikonisch für alle Audi S-Modelle ist auch die Anordnung der zwei verchromten Doppelendrohre im Diffusoreinsatz. Markante 19-Zoll-Räder in unterschiedlichen Designs betonen den sportlichen Auftritt des Audi S5* – optional sind zudem 20-Zoll-Räder erhältlich.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Das Interieur der S-Modelle führt den sportlichen Charakter fort. Geprägt wird auch das Interieur der S-Modelle vom großen Audi MMI Panoramadisplay mit zwei hochauflösenden Bildschirmen. Zu den Besonderheiten der S-Modelle zählen ein unten abgeflachtes Multifunktions-Sportlederlenkrad mit S-Logo sowie besonders seitenhaltstark konturierte Sportsitze mit spezifischer S-Prägung und Kontrastnähten. Als Topausstattung kann optional der Sportsitz plus mit Rautensteppung, integrierter Kopfstütze, Sitzbelüftung, Massage und Dekorblende mit beleuchtetem S-Schriftzug bestellt werden.

Die neuen Audi S5 Modelle glänzen mit einem hohen Ausstattungslevel, das zahlreiche sonst üblicherweise aufpreispflichtige Sonderausstattungen enthält. Dazu zählen zum Beispiel das Audi MMI experience plus System inklusive Audi Sound System, Audi Application Store and Smartphone Interface, eine Drei-Zonen-Komfortklimaautomatik und der Fernlichtassistent.

Das Räderprogramm

Serienmäßig rollen die neuen Audi A5 Modelle auf dem deutschen Markt – je nach Exterieurausprägung und Motorisierung – auf Leichtmetallrädern in den Formaten 17 und 18 Zoll. Für das Exterieur S line und das S-Modell sind 19-Zoll-Räder die Serienausstattung. Zur Auswahl stehen 17-Zoll-Räder, die auch mit Aeroblenden in Skandiumgrau lieferbar sind, drei 18-Zoll-Räder, fünf 19-Zoll-Räder und vier 20-Zoll-Räder. Zwei der 19-Zoll-Räder und alle 20-Zoll-Räder verantwortet Audi Sport, darunter auch ein 19-Zoll-Rad in Vollschwarz. Ein Highlight ist das neue, geschmiedete Audi Sport Rad in der Größe 20 Zoll. Als einziges Rad im Portfolio ist es im Tri-Color-Design ausgeführt.

Drei Ausstattungspakete mit Tech-Optionen

Je nach Wunsch können die neuen Audi A5 Modelle mit unterschiedlichen Ausstattungspaketen bestellt werden, die eine Vielzahl an Sonderausstattungen bündeln. Die Pakete „Tech“, „Tech plus“ und „Tech pro“ bauen aufeinander auf. Im hochwertigsten Paket „Tech pro“ sind neben exklusiven Optionen auch alle Sonderausstattungen aus den anderen Paketen enthalten. Zudem sind einzelne Ausstattungen nur in Verbindung mit den Tech-Paketen erhältlich.

Highlights der jeweiligen Pakete sind beispielsweise:

- Tech: Voll-LED-Scheinwerfer, Drei-Zonen-Klimaautomatik, Audi MMI plus,
- Tech plus: Matrix LED-Scheinwerfer, Beifahrerdisplay, Komfortpaket plus,
- Tech pro: Digitale OLED-Heckleuchten, Lenkradheizung, Sitzheizung vorn und hinten, adaptive Dämpferregelung.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Aerodynamik und Aeroakustik

Das sportliche Design des neuen Audi A5 zahlt auf seine sehr gute Aerodynamik ein und sorgt für einen c_W-Wert von 0,24 bei der Limousine und 0,27 beim Avant. Im Aerodynamikkonzept spielen der großflächig verkleidete Unterboden mit einer Frontspoilerlippe und die aerodynamisch gestalteten Front- und Heckpartien wichtige Rollen.

Damit der Fahrtwind Vorderräder und Fahrzeugflanke so umströmt, dass so wenig Verwirbelungen wie möglich entstehen, kommen Air Curtains zum Einsatz. Diese wurden in das neue Design der Audi A5 Modelle integriert und aerodynamisch optimiert. Zusätzlich verbessern Anlaufkörper vor den Vorderrädern den Luftwiderstandsbeiwert. Durch sie trifft der Fahrtwind nicht direkt auf die Räder, sondern wird um sie herumgeleitet.

Einige Motorisierungen verfügen hinter dem Singleframe-Kühlerschutzgitter über einen steuerbaren Kühllufteinlass (SKE), womit der Fahrtwind den Motorraum optimal umströmen kann. Der SKE besteht prinzipiell aus zwei elektrisch betätigten Jalousien, die in einem Rahmen hinter dem Grill installiert sind. Diese Jalousien sind im Normalfall geschlossen und öffnen sich nur dann, wenn der Motor bei hoher Belastung zusätzlich gekühlt oder der Kondensator der Klimaanlage belüftet werden muss. Ab 160 km/h öffnet sich der SKE komplett, um die Auftriebswerte an der Vorder- und Hinterachse zu verbessern.

Um das volle Potenzial dieser Technik zu nutzen, hat Audi zusätzlich die Abdichtung zwischen Stoßfänger und Kühlpaket optimiert. Hier wurde die Varianten- und Bauteilanzahl drastisch reduziert. Durch diese Reduktion werden durch weniger Bauteilschnittstellen Strömungsverluste minimiert. Auf diese Weise entsteht ein aerodynamischer Vorteil.

Beim Audi A5 Avant* sorgen am Heck so genannte Aeroblenden für einen klaren Strömungsabriss. Dazu trägt auch der tiefe Dachspoiler bei. Auch die Außenspiegel wurden nochmals aerodynamisch optimiert. Um einen guten Luftwiderstand zu erreichen, wurden aerodynamisch optimierte Felgen im Bereich 17-Zoll bis 19-Zoll entwickelt. Aeroblenden, die an den 17-Zoll großen Leichtmetallräder angebracht werden können, komplettieren das Aerodynamikkonzept.

Auch die Aeroakustik liegt beim neuen A5 auf einem Topniveau. Besonders in die Außenspiegel ist viel Optimierungsarbeit geflossen. Die Philosophie des bewährten Brüstungsspiegels der vorherigen Generation A4 wurde im Audi A5 beibehalten. Der Spiegelfuß setzt hier auf dem Türaußenblech auf anstatt im Fensterdreieck. Somit treffen Luftverwirbelungen nicht auf die Seitenscheibe, sondern bleiben auf dem Türaußenblech – das minimiert die Lautstärke der Windgeräusche. Der Spiegel an sich ist eine Neuentwicklung, die im Design spezifisch an die neue Formensprache angepasst wurde.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

An der Innenseite zwischen Außenspiegel und Seitenscheibe sitzt ein Diffusor. Hierdurch wird die Windströmung verlangsamt, und es entstehen weniger Strömungsgeräusche. Zudem sitzen an der Spiegelkappe drei Riefen, die kleinskalige Turbulenzen erzeugen. Der auftreffende Fahrtwind liegt dadurch an der Spiegeloberfläche an.

Der Audi A5 kommt an der Frontscheibe serienmäßig mit einer Akustikverglasung, also einem Verbund aus zwei dünnen Scheiben mit einer biegsamen Folie. So sind die Scheiben akustisch entkoppelt und haben eine geringere Durchschallung. Für besonders hohen Fahrkomfort sind die vorderen Türscheiben auf Wunsch auch mit einer Akustikverglasung erhältlich.

Die Gesamtfahrzeugakustik

Die neue Plattform erlaubte eine Verbesserung des akustischen Gesamtfahrzeugeindrucks des neuen Audi A5. Dabei wurden sowohl die hochfrequente Akustik als auch der Schwingungskomfort verbessert. Die Kombination aus einer gegenüber dem Vorgängermodell steiferen Karosserie, größeren Abstützbasis der Hinterachse und der neu entwickelten komfortbetonten Fahrwerk- und Triebstranglagerung ist im besseren Schwingungskomfort des Fahrzeugs erlebbar. Der akustische Abrollkomfort wurde durch die Verwendung speziell auf den neuen A5 abgestimmter Reifen gegenüber dem Vorgänger noch weiter verbessert.

Viel Arbeit ist auch in den ausgewogenen dynamischen Klangcharakter der neuen Benzinmotoren geflossen. Der emotionale Motorsound des S-Modells wurde in den unterschiedlichen Fahrmodi individualisiert. Das rein elektrische Fahren wird mit einem Audi typischen Innen- und Außensound erlebbar gemacht. Bei der Auslegung der Scheiben und des Dämmungs-/Dämpfungspakets wurde das größte Augenmerk auf die Abschirmung der störenden Umgebungs- und Fahrgeräusche gelegt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Raumkonzept und Funktionalität

Die neue Audi A5 Familie wird in zwei Karosserieformen angeboten: als A5/S5 Limousine* und als A5/S5 Avant*. Bei der Fahrzeuglänge erreichen die Limousine und der Avant auf den Zentimeter genau identische Abmessungen. Mit 4,83 Metern Gesamtlänge sind sie deutlich in die Dimensionen der oberen Mittelklasse gewachsen. Das Längenplus im Vergleich zum Vorgängermodell beträgt 67 Millimeter. Der lange Radstand von 2.900 Millimetern mit kurzen Überhängen trägt sowohl zu den Langstreckenqualitäten beim Fahrkomfort bei als auch zum großzügigen Innenraumangebot. Die Gepäckraumklappe öffnet elektrisch mit der Heckscheibe und erleichtert so durch ihre Größe den Zugang zum Gepäckraum erheblich.

In der Breite messen Limousine wie Avant 1,86 Meter ohne Spiegel, mit Spiegel sind es 2,10 Meter. Das ist bei der reinen Karosseriebreite ein Plus von 13 Millimetern, das vor allem den Passagieren auf den vorderen Sitzen in Form von größerer Ellenbogenfreiheit und mehr Schulterraum zugutekommt. Bei der Fahrzeughöhe gibt es mit 1.460 Millimetern beim Avant und 1.444 Millimetern bei der Limousine ein leichtes Wachstum, das sich in Form größerer Kopffreiheit für die Fondspassagiere auszahlt. Auch bei Knie- und Beinfreiheit gibt es einen Komfortgewinn sowohl in der ersten als auch in der zweiten Sitzreihe.

Für das Gepäck bietet der Kofferraum der neuen A5 Limousine* bis zu 445 Liter Ladevolumen – abhängig von der Motorisierung. Dieses lässt sich durch die serienmäßig im Verhältnis 40:20:40 umklappbaren Rücksitze auf bis zu 1.299 Liter erweitern. Beim Avant fasst der Kofferraum bis zu 476 Liter bei voller Sitzbelegung, mit umgeklappten Rücksitzen sind bis zu 1.424 Liter Stauraum möglich. Die Ladekante liegt bei beiden Karosserieformen bei rückenschonenden 66,8 Zentimetern. Das Ablagen- und Gepäckraumpaket sowie eine elektrisch angetriebene Heckklappe sind Serie, optional lässt sich die Heckklappe per Fußgeste öffnen und schließen. Die Kick-Position wird dabei mithilfe einer Projektionsleuchte angezeigt.

Abhängig von der Motorisierung kann der neue Audi A5 bis zu 1.800 Kilogramm Anhängelast ziehen (gebremst, bei zwölf Prozent Steigung). Im Audi S5* sind es bis zu 1.900 Kilogramm.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Lichttechnologie

Audi unterstreicht mit den neuen A5-Modellen seine Führungsrolle im Lichtdesign und in der Lichttechnologie in seiner Klasse. Die neue aktive digitale Lichtsignatur wurde mit dem Audi Q6 e-tron* eingeführt und ist jetzt auch für die Audi A5 Familie im Angebot. Sie vermittelt den Betrachtenden einen neuen Eindruck von Lebendigkeit und weist den Weg in die Zukunft der Lichttechnologie von Audi.

Die optionale digitale OLED-Technologie erweitert die Funktionalität um ein Vielfaches. Dies trägt wesentlich zur Sicherheit im Straßenverkehr bei, wie etwa das Kommunikationslicht in den digitalen OLED-Heckleuchten eindrucksvoll zeigt. Die zweite Generation der digitalen OLED-Heckleuchten hebt die Modelle der neuen A5-Familie auf die nächste Stufe in Bezug auf Lichtdesign, Funktionalität und Sicherheit im Straßenverkehr.

Auch bei der Personalisierung setzt der Audi A5 neue Maßstäbe. Mit acht wählbaren digitalen Lichtsignaturen inkludiert in den optionalen Matrix LED-Scheinwerfer und den digitalen OLED-Heckleuchten 2.0 in der höchsten Angebotsstufe können Kundinnen und Kunden das Erscheinungsbild ihres A5 ganz nach ihren Wünschen gestalten. Diese Anpassung lässt sich einfach sowohl über das Audi MMI Touch Display vornehmen als auch über die myAudi App demonstrieren.

„Audi hat schon früh das Potenzial für den Einsatz der OLED-Technologie in Heckleuchten erkannt und als einziger Automobilhersteller diese Lichttechnologie konsequent weiterentwickelt und digitalisiert“, sagt Stephan Berlitz, Leiter Entwicklung Licht. „Digitale OLEDs sind effizienter, leichter und homogener als klassische Lichtsysteme“, führt er weiter aus und gibt einen Ausblick in die Zukunft: „Sie werden aufgrund ihres starken Kontrasts sukzessive zu Exterieur-Displays und damit zu einem essenziellen Enabler für die Kommunikation mit dem Umfeld.“

Die aktive digitale Lichtsignatur

Scheinwerfer und Heckleuchten, die auf den ersten Blick lebendig erscheinen – so dürfen sich Kundinnen und Kunden die aktive digitale Lichtsignatur der A5/S5 Limousine* und des A5/S5 Avant* vorstellen. Ein Software-Modul in einem der Domänenrechner des Audi A5 macht diese Form der Lichtsignatur möglich. Die digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation erzeugen mithilfe von sechs digitalen OLED-Panelen mit insgesamt 364 Segmenten und einem eigens entwickelten Algorithmus mehrfach pro Sekunde ein neues Bild. Das vermittelt so einen Eindruck von Lebendigkeit und persönlicher Interaktion des Autos. Dies wird durch die stetige Bewegung sichtbar.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

In den Matrix LED-Scheinwerfern entsteht die aktive digitale Lichtsignatur im Zusammenspiel des Algorithmus mit 33 auf- und abdimmenden Segmenten. Durch die perfekte Symbiose zwischen dem Lichtdesign und der neuen Funktion wirkt das Licht im neuen Audi A5 so lebendig wie nie zuvor. In den Heckleuchten werden alle digitalen OLED-Segmente dafür genutzt. Die einzelnen Lichtsegmente spielen dabei so zusammen, dass das Gesamtbild der Lichtsignatur hinsichtlich der Lichtstärke nicht variiert.

Digitale OLED-Heckleuchten der zweiten Generation

Mit der nächsten Generation der digitalen OLED-Technologie in den Heckleuchten der Audi A5/S5 Limousine* und des A5/S5 Avant* erweitert Audi signifikant den Funktionsumfang, die gestalterischen Möglichkeiten und insbesondere die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden. Zum ersten Mal können die digitalen OLED-Heckleuchten gezielt mit dem unmittelbaren Umfeld (Car-to-X) kommunizieren. Die Anzahl der Segmente pro digitalem OLED-Panel steigt im Vergleich zur ersten Generation von sechs auf rund 60 Segmente. In den Heckleuchten der A5-Modelle kommen insgesamt sechs digitale OLED-Panele mit 364 Segmenten zum Einsatz.

Die neue Elektronikarchitektur E³ ermöglicht es, diese deutlich erhöhte Anzahl von Segmenten über ein eigenes Software-Modul auf einem der Domänenrechner anzusteuern. Die kontinuierliche Steigerung der Segmente pro digitalem OLED-Panel ebnet den Weg für die zukünftige Entwicklung der Heckleuchte zu einem Display, das die Car-to-X-Kommunikation und die Sicherheit im Straßenverkehr noch weiter verbessert.

Diese innovative digitale OLED-Technologie 2.0 schafft nicht nur die Voraussetzungen für ein vollkommen neues Design der Heckleuchten, sondern sorgt auch für eine einzigartige Homogenität und für sehr hohen Kontrast in der Darstellung. Weitere Pluspunkte: Die Flächenlichtquelle kommt ganz ohne zusätzliche Reflektoren, Lichtleiter oder andere Optiken aus und ist dadurch sehr effizient. Zusammen erlauben diese Eigenschaften, die Grenzen zwischen Zwei- und Dreidimensionalität in der Gestaltung endgültig aufzubrechen. Die Bremsleuchten sitzen im Audi A5 einzigartig hinter den einzelnen digitalen OLED-Panelen. So entsteht gemeinsam mit dem LED-Schlusslicht und der typisch segmentierten digitalen Lichtsignatur ein markanter dreidimensionaler Körper, der sich über die volle Breite des Fahrzeugs inklusive des LED-Leuchtenbands erstreckt.

Audi schafft dreidimensionale Formen in zweidimensionalen Flächen. Neben einem ausdrucksstark integrierten LED-Leuchtenband am Heck erzeugt 3D-Glas eine gelungene Trennung zwischen der Schlusslichtsignatur und den weiteren Lichtfunktionen.

Auch an der Fahrzeugfront geht Audi innovative Wege. Das digitale Tagfahrlicht in LED-Technik und das Lichtmodul sind optisch – in der Horizontalen – voneinander getrennt. Das sorgt für mehr Klarheit im Design und lässt das Fahrzeug insgesamt tiefer wirken.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Die einzelnen LEDs im digitalen Tagfahrlicht – insgesamt 52 Stück – wurden von den Designerinnen und Designern maßgenau auf die Designphilosophie des neuen A5 zugeschnitten. Sie strecken sich über die gesamte Breite der Matrix LED-Scheinwerfer. Der Bereich des digitalen Tagfahrlichts – oben im Scheinwerfer – ist eine zweireihig übereinander angeordnete Prismenstruktur. Durch die Gestaltung über die Breite der Scheinwerfer entsteht eine Verbindung zwischen Matrix LED-Scheinwerfer und Exterieur. So sprechen sie eine gemeinsame Sprache.

Intelligente Scheinwerfer und Heckleuchten

Auch die Sicherheitsfunktionen hat Audi auf ein neues Level weiterentwickelt. Die aus der ersten Generation der digitalen OLED-Heckleuchten bekannte Annäherungserkennung wird im A5 – also der zweiten Generation der digitalen OLED-Heckleuchten – um das Kommunikationslicht erweitert. Es warnt beispielsweise andere Verkehrsteilnehmer vorausschauend vor Unfall- und Pannenstellen. Dazu zeigt das Kommunikationslicht in den Heckleuchten neben der regulären Schlusslichtgrafik in kritischen Fahr- oder Verkehrssituationen eine spezifische statische Schlusslichtsignatur mit integrierter Warnsymbolik an. Die Bremsleuchten sitzen im Audi A5 hinter den einzelnen digitalen OLED-Panels – eine bei Audi einzigartige Anordnung. Dadurch entsteht ein markanter dreidimensionaler Körper gemeinsam mit dem LED-Schlusslicht und der typisch segmentierten digitalen Lichtsignatur, der sich inklusive des LED-Leuchtenbands über die volle Fahrzeugbreite erstreckt.

Das Kommunikationslicht des Audi A5 bezieht seine Daten aus dem Schwarm. Zusätzlich aktiviert die zweite Generation der digitalen OLED-Heckleuchten das Kommunikationslicht mit Warnsymbolik für den Emergency Assist, das RECAS (Rear-end collision alert signal), beim Warnblinken, beim Notruf (eCall), beim Pannenruf (bCall) sowie beim Notbremsblinken.

Das Kommunikationslicht erweitert darüber hinaus die Funktion des Ausstiegswarners um eine zusätzliche Dimension. Bisher informierte dieser lediglich die Insassen des Fahrzeugs beim Aussteigen, insbesondere wenn sich ein anderes Fahrzeug oder ein Fahrrad näherte. Durch eine speziell für diese Situation angepasste Signatur, die innerhalb der Schlusslichtgrafik aufleuchtet, warnt der Ausstiegswarner nun auch Verkehrsteilnehmende, die sich längs von hinten annähern. Auf diese Weise integriert der Audi A5 andere Verkehrsteilnehmende in sein Sicherheitskonzept und steigert die Sicherheit im Straßenverkehr für alle.

Zusätzlich zeigt das Kommunikationslicht durch eine spezifische Lichtsignatur in Front und Heck den Status des Parkassistenten des Fahrzeugs an, wenn es sich in einem automatisierten Parkvorgang befindet. Dies verdeutlicht den Verkehrsteilnehmenden in der näheren Umgebung, dass sich das Fahrzeug in einem sicheren Zustand befindet.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Digitale Lichtsignaturen im MMI und in der myAudi App

Mithilfe von acht digitalen Lichtsignaturen für die optionalen Matrix LED-Scheinwerfer und die digitalen OLED-Heckleuchten 2.0 ermöglicht der neue Audi A5 eine völlig neue Form der Personalisierung. Hierbei stehen den Fahrenden zwei Optionen zur Verfügung, um eine Signatur auszuwählen – entweder über die myAudi App oder direkt im Fahrzeug über das MMI. Beim Kauf der Matrix LED-Scheinwerfer und der digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation sind insgesamt acht Signaturen mit einer auf die jeweilige digitale Lichtsignatur abgestimmten Coming-Home- und Leaving-Home-Inszenierung inklusive. Wenn die myAudi App genutzt wird, können die Kundinnen und Kunden ihre persönlichen Lichtsignaturen auch auswählen, wenn sie nicht im Fahrzeug sitzen. Das Fahrzeug übernimmt beim nächsten Start die ausgewählte Leuchtengrafik.

Zusätzlich haben sie die Möglichkeit, die dynamischen Lichtinszenierungen der Coming-Home- und Leaving-Home-Funktion direkt am Fahrzeug zu erleben. Dies gilt auch für das Kommunikationslicht der digitalen OLED-Heckleuchten 2.0 sowie für die Annäherungserkennung. Auf Wunsch können die Matrix LED-Scheinwerfer eine Live-Demonstration der Schilderentblendung und der Objektausblendung vorführen.
Der nachträgliche Zukauf des Fernlichtassistenten ist über Functions on Demand möglich. Außerdem ist er fester Bestandteil des Tech-Ausstattungspakets und serienmäßig im S-Modell.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Interieur und Infotainment

Die Interieur-Designphilosophie

In seinem Konzept vermittelt der Innenraum einerseits klare Strukturen, betont aber andererseits auch das wohnliche Ambiente. Die Farben sowie die hochwertigen Materialien, die zum Teil aus wiederverwerteten Kunststoffen hergestellt werden, finden sich auch in der Sitzpolsterung wieder. Die Materialien wurden zudem unter funktionellen Gesichtspunkten ausgewählt und sorgen zugleich für eine klare gestalterische Differenzierung der unterschiedlichen Fahrzeugbereiche im Innenraum. Komfortbetonte Bereiche werden mit großzügigen Flächen und weichen Materialien hervorgehoben.

Das Interieur des neuen Audi A5 beruft sich in seinem Design auf vier charakteristische Merkmale. Zu einem ist der Innenraum **Human Centric** gestaltet, also konsequent an den Bedürfnissen seiner Nutzerinnen und Nutzer ausgerichtet. Die zweite Besonderheit bildet die **Digital Stage**, eine digitale Bühne, die sich vor den Insassen in Form der Audi MMI Displays klar ausgerichtet aufbaut. Mit dem **Material Driven Design** erfüllt der neue Audi A5 den Anspruch an ein großzügiges Raumgefühl mit hohem Komfort. Der klare Aufbau und die logische Bedienung sorgen zudem für Übersicht in allen Situationen und bilden das vierte Merkmal, die **Visual Clarity**.

Human Centric

Der klare Aufbau des neuen Interieurs vereint Technologie, Ästhetik und Nachhaltigkeit in einer ausgewogenen Balance. Dabei sorgt die bewusste Platzierung der Elemente im Vorder- oder Hintergrund für eine dreidimensionale Raumarchitektur, die gestalterisch und ergonomisch individuell auf die Insassen zugeschnitten ist und ein großzügiges Raumgefühl vermittelt.

Digital Stage

An oberster Stelle prägt die sogenannte digitale Bühne mit dem Audi MMI Panoramadisplay und dem optionalen MMI Beifahrerdisplay das Interieur. Die klar ausgerichteten Displays sind formschlüssig und passgenau in den Innenraum integriert. Das schlanke, freistehende Audi MMI Panoramadisplay ist im Curved Design und in OLED-Technologie (Organic Light Emitting Diodes) ausgeführt. Während die gebogene Form des Displays für optimale Erreichbarkeit des Touch-Bereichs sorgt, schafft die Gestaltung der Außenkontur eine starke Verbindung zum für Audi typischen Singleframe.

Das Panoramadisplay unterstreicht die Fahrerorientierung der Schalttafel und sorgt für ein geschärftes Cockpit-Gefühl, bei dem man als Fahrerin oder Fahrer den perfekten Überblick behält. Eine spezielle Ambientebeleuchtung setzt die digitale Bühne in Szene und lässt das Curved Display optisch schweben.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Direkt unterhalb baut sich die Black-Panel-Architektur von der Fahrerseite zur Beifahrerseite auf und schafft Raum für das auf Wunsch bestellbare MMI Beifahrerdisplay. Dank eines Active Privacy Mode kann hier während der Fahrt ungestört das Infotainment-Angebot genutzt werden, ohne dass die Fahrerin oder der Fahrer visuell abgelenkt werden. Gleichzeitig bietet es die Möglichkeit, sie beispielsweise bei Navigationsaufgaben zu unterstützen. In der Basisausstattung ist an dieser Stelle eine schwarze Hochglanzblende verbaut.

Material Driven Design

Als Kontrast/Ausgleich zu den digitalen und technischen Bereichen besitzt das neue Interieur des Audi A5 die so genannte Softwrap-Applikation. Diese verläuft von Tür zur Tür über die gesamte Schalttafelbreite und streckt den Innenraum optisch in die Horizontale. Zusammen mit den Stofffeldern in der Tür und den Armauflagen wird so ein wohnliches Ambiente geschaffen. Diese Philosophie des Material Driven Designs bietet das Potenzial, das Interieur nach eigenen Vorstellungen großzügig zu individualisieren. Die Farben sowie die hochwertigen Materialien des Innenraums finden sich neben den Softwrap auch in den Sitzen wieder. Die Sitze, der Softwrap, der Türspiegel und die Armauflage in der sportlichen Ausstattungslinie Interieur S line werden ausgeführt in den nachhaltigen Materialien Stoff Kaskade und Mikrofaser Dinamica, die zu großen Teilen aus recyceltem Polyester bestehen.

Der textile Bezug Kaskade erinnert an natürliche Materialien wie Wolle und wird nicht zusätzlich gefärbt. Er basiert unter anderem auf wiederverwerteten Stoffen wie Webkanten und recyceltem Polyester. Dessen Randbereich ist aus dem Stoff Impressum hergestellt, der zu sehr großen Anteilen aus recycelten Kunststofffasern besteht. Dinamica sieht aus wie Veloursleder und fühlt sich auch so an, besteht aber bis zu 47 Prozent aus recyceltem Polyester, dessen Ursprung unter anderem Reste von Textilien sind. Die Applikationen in Tür und Mittelkonsole komplettieren das Gesamtbild. Das Holzdekor Apfel braun naturell stammt zum Großteil von alten Apfelbäumen aus Süddeutschland.

Die Materialien wurden auch unter funktionellen Gesichtspunkten ausgewählt und sorgen zugleich für eine klare gestalterische Differenzierung der unterschiedlichen Fahrzeugbereiche im Innenraum. Komfortbetonte Bereiche werden mit großzügigen Flächen und weichen Materialien, zum Beispiel der rezyklathaltigen Mikrofaser Dinamica, hervorgehoben. Im Gegensatz dazu sind die präzise gezeichneten Bedienbereiche konsequent in wertigem Schwarz Hochglanz ausgeführt, um damit für die notwendige Klarheit bei der Interaktion mit dem Fahrzeug zu sorgen. Das so genannte Smart Door Panel ist ein gutes Beispiel für diese Materialphilosophie. Das Bedienelement in Black-Panel-Optik ist in den Griff der Fahrertür integriert und fügt sich nahtlos in das moderne Interieur ein. Es beinhaltet die wichtigsten Funktionen wie Spiegeleinstellungen, Sitz- und Türfunktionen sowie Licht- und Sichteinstellungen.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Visual Clarity

Funktionalität und Ästhetik sind im Interieur bis ins kleinste Detail realisiert. Deutlich wird dieser gestalterische Ansatz im Bereich der Türöffner und Luftdüsen. Diese sind formal miteinander über eine Spange verbunden, die optisch von der Schalttafel bis in die Türverkleidung fortgesetzt wird. In dieses fein ausgeführte Element ist ebenso das Konturlicht wie die Funktion Ausstiegswarnung integriert. Auch der Bang & Olufsen-Schriftzug wird bei entsprechend ausgestatteten Fahrzeugen illuminiert. Tiefliegende, schlanke, horizontal ausgerichtete Luftausströmer ergänzen das Gesamtbild harmonisch. Dieser sehr wertige Bereich zeigt eindrucksvoll, wie die geschickte Integration von Funktionen zur Klarheit im Design führt.

Innenlichtdesign

Das klar gezeichnete Interieur der Audi A5 Familie wird auch bei Dunkelheit in Szene gesetzt. Das Konturlicht in Schalttafel und Türen betont die Breite des Innenraums. Das indirekte Licht unterhalb des Audi MMI Panorama Displays und in der Mittelkonsole bewirkt einen optischen Schwebeeffekt. In den Türen werden die wertigen Materialien effektvoll angeleuchtet.

Hinzu kommt das dynamische Interaktionslicht (IAL) mit einer Vielzahl an Funktionen, um die Interaktion zwischen Auto und Insassen zu unterstützen. Es umspannt mittels eines großzügigen Bandes die komplette Breite des Innenraums. Im Leuchtenband sind LEDs verbaut, womit das IAL drei zentrale Funktionen erfüllt. Zum einen dient es zur Inszenierung des Innenraums. Zum anderen zeigt die Welcome-Funktion das Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs an. Drittens unterstützt es auch beim Thema Sicherheit. So wird beispielsweise das dynamische Blinklicht visualisiert, das IAL bleibt dabei aber immer eine Zusatzanzeige und ersetzt keinen Blinker im Audi virtual cockpit. Das dynamische Interaktionslicht ist Teil des Ambientelichtpakets plus.

Audi MMI Panoramadisplay

Die digitale Bühne gehört dem Audi MMI Panoramadisplay und dem MMI Beifahrerdisplay. Das schlanke, freistehende Audi MMI Panoramadisplay ist im Curved Design und in OLED-Technologie ausgeführt. Es besteht aus dem Audi virtual cockpit mit 11,9 Zoll sichtbarer Bildschirmdiagonale und dem 14,5 Zoll großen MMI Touch Display. Das Panoramadisplay verleiht dem Innenraum ein großzügiges und luftiges Raumgefühl. Mit seiner gebogenen Form ist es fahrerorientiert ausgerichtet, so dass man alle Funktionen leicht bedienen kann, ohne den Blick lange von der Straße abzuwenden. Eine spezielle Ambientebeleuchtung lässt das Curved Display bei Nacht regelrecht schweben.

Audi ergänzt die digitale Bühne für die vorderen Passagiere mit dem optionalen 10,9 Zoll großen MMI Beifahrerdisplay, das ebenfalls perfekt in das Schalttafeldesign integriert ist. Damit können die Beifahrerin oder der Beifahrer Webseiten aufrufen, Videoinhalte streamen, beim Navigieren oder auch bei der Suche nach einer Tankstelle unterstützen.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Dank des dynamischen Privacy Mode sind ablenkende Inhalte, zum Beispiel Videos, für die Fahrerin oder den Fahrer während der Fahrt nicht einsehbar. Wird das Beifahrerdisplay nicht genutzt oder wird kein Mitfahrender erkannt, ist ein sogenanntes digitales Dekor als Hintergrundbild zu sehen. In der Basisausstattung ist an dieser Stelle eine schwarze Hochglanzfläche verbaut.

Das Audi virtual cockpit erfährt zudem eine Überarbeitung. Künftig sitzt die wichtigste Anzeige in der Mitte: das zentrale „Rundinstrument“. Es versorgt die Fahrerin oder den Fahrer während der Fahrt jederzeit mit verkehrsrelevanten Informationen sowie der Darstellung von Fahrerassistenzfunktionen. Dazu visualisiert das Audi virtual cockpit andere Verkehrsteilnehmer und zeigt somit transparent, welche Situation die Sensoren des Fahrzeugs gerade erfassen. Links und rechts davon befinden sich der Bordcomputer und die Steuerung der Infotainment-Funktionen. Auch im Audi virtual cockpit kann der Fahrer zwischen verschiedenen Ansichten umschalten und sich so seine favorisierte persönliche Darstellung zusammenstellen. Generell zeigt sich das neue Audi virtual cockpit von Grund auf entschlackt und auf das Wesentliche fokussiert.

Audi assistant und Android-Betriebssystem

Audi fokussiert sich in seinem neuen MMI Bedienkonzept auf ein touchbasiertes Konzept mit umfangreicher Sprachbedienung. Das Ziel: jederzeit eine schnelle, sichere und einfache Bedienung während der Fahrt zu ermöglichen. Dabei folgt das neue Audi Bedienkonzept den globalen Trends der Consumer Electronics. Weltweit werden mehr innovative Funktionen erwartet, gleichzeitig wachsen auch die Anforderungen bezüglich voll vernetzter Fahrzeugfunktionen und Sprachbedienbarkeit.

Die Informationsarchitektur auf dem 14,5 Zoll MMI Touch Display wurde daher komplett überarbeitet. Die Menüs sind flacher gestaltet, Einstellungen können nun mit weniger Klicks aufgerufen werden. Das neue Dashboard kombiniert die wichtigsten Funktionen auf einen Blick, gibt von künstlicher Intelligenz vorgeschlagene Empfehlungen und kann von den Fahrenden tiefgreifend personalisiert werden. Für das Infotainment setzt Audi auf eine Android-basierte Software-Plattform, die komplett markenspezifisch angepasst und auf die Bedürfnisse der Kunden ausgerichtet wurde. Sie erlaubt es den Käufern, ihre Lieblings-Apps aus der Smartphone-Welt nun auch im Fahrzeug zu installieren.

Auf der Mittelkonsole sind neben 12-Volt- und USB-C-Anschlüssen mit bis zu 100 Watt Ladeleistung feste Schalter und Drehregler für wesentliche Fahrzeugfunktionen in Griffweite – vom Startknopf für den Motor über die Einstellung der Getriebestufe bis hin zu den Schaltern für Warnblinkanlage, ESP oder Audi drive select. Die Ambientebeleuchtung hebt das Curved Display bei Nacht besonders beeindruckend hervor.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Bei den Modellen mit der neuen Elektronikarchitektur E³ 1.2 erweitert Audi den bestehenden, selbstständig lernenden Sprachassistenten Audi assistant. Passagiere können den Assistenten wie gewohnt mit „Hey Audi“ oder über die Push-to-talk-Taste am Lenkrad aktivieren und die gewünschte Frage stellen. Der Audi assistant erkennt dabei automatisch, ob eine Fahrzeugfunktion ausgeführt, ein Ziel gesucht oder zum Beispiel eine Wettervorhersage abgerufen werden soll. Erst wenn das Audi System beispielsweise allgemeine Wissensfragen nicht beantworten kann, werden diese an ChatGPT weitergeleitet. Für Fahrende geschieht dies nahtlos, da alle Funktionen in den Audi assistant integriert sind.

Dabei hat Datensicherheit höchste Priorität. Um einen bestmöglichen Datenschutz zu gewährleisten, werden Fragen und Antworten nach der Verarbeitung wieder gelöscht. Zudem erhält ChatGPT zu keinem Zeitpunkt Zugriff auf die Fahrzeugdaten.

Ebenfalls neu ist das Audi assistant Dashboard. Es ist die zentrale Repräsentanz des Audi assistant. Hier finden die Nutzenden proaktive Vorschläge des Audi assistant, Tipps zur Bedienung und nützliche Routinen, die es den Fahrenden ermöglichen, diverse Einstellungen künftig automatisiert vornehmen zu lassen.

Head-up-Display und Bang & Olufsen Premium Sound System

Der Audi A5 erhält ein im Vergleich zum Vorgänger weiterentwickeltes, konfigurierbares Head-up-Display (HUD). Damit macht Audi einen großen Schritt in dieser Anzeigetechnologie. Im HUD können zahlreiche Informationen in übersichtlicher Art und Weise angezeigt werden, zum Beispiel Geschwindigkeit, Assistenzsysteme, Navigationsanweisungen oder Mediendaten.

Erstmals hat die Fahrerin oder der Fahrer im neuen Audi A5 die Möglichkeit, Fahrzeug- und Infotainment-Funktionen über das Head-up-Display zu steuern. Zudem erlaubt die Steuerung das Scrollen durch Listen mit direkter Auswahl per Lenkradtasten – ein Novum. So kann man beispielsweise zuletzt angefahrene Ziele noch einfacher auswählen, ohne den Blick von der Straße zu nehmen. Auch Anrufe können so über das Head-up-Display entgegengenommen werden, zudem werden im entsprechenden Menü die letzten Gespräche angezeigt und sie können ausgewählt werden. Ebenfalls über das HUD gesteuert werden die Medien: Im Entertainment-Modus wählen die Fahrenden über die Listensteuerung zum Beispiel ihre Lieblingsradiostation oder ihren Lieblingspodcast aus.

Optional gibt es im neuen Head-up-Display der Audi A5 Modelle die Möglichkeit, Fahrerassistenzsysteme zu integrieren. Die neue integrierte Fahrerassistenz-Anzeige (IFA) im Head-up-Display ist eine 3D-Visualisierung der Fahrerassistenzansicht. Erkennt das System beispielsweise andere Autos, Radfahrerende, zu Fuß gehende Personen, Busse oder Lkw, werden diese im HUD angezeigt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Befindet man sich im Abbiegevorgang und es wurde ein anderer Verkehrsteilnehmer erkannt, weist das System aktiv auf dessen Präsenz in der jeweiligen Abbiegerichtung hin. Weiterhin steht für die HUD-Anzeige ein beruhigter Modus zur Wahl, der die angezeigten Informationen auf ein Minimum reduziert. In diesem Modus werden etwa ausschließlich die Geschwindigkeit oder die Befehle des Navigationssystems angezeigt.

Optional und je nach Modellvariante und Ausstattung gibt es weitere, individuelle Anzeigemodi. Die neuen Audi S5-Modelle erhalten eine spezifische HUD-Ansicht, den „S-Mode“, der das aktuelle Tempo, den aktuellen Gang im manuellen Modus und ein G-Meter anzeigt.

Dank der maximalen Ausnutzung des Bauraums und der angepassten Displaytechnik ist der sichtbare Bildbereich um mehr als 85 Prozent größer als bisher und die Darstellung nochmals deutlich präziser. Durch die Verwendung eines besonders hochwertigen Glasspiegels wirkt das Bild in der Windschutzscheibe sehr scharf, kontrastreich und sehr hell; damit ist es zu jeder Zeit perfekt ablesbar. Die Bildwiederholrate beträgt 60 Hertz. Das sorgt für eine flüssige Darstellung.

Musik im Auto genauso hören, wie sie aufgenommen wurde: Für ein natürliches und beeindruckendes Klangerlebnis in höchster akustischer Präzision sorgen das optionale Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang sowie die für die Sitztypen Sportsitz und für einige Varianten des Sportsitz plus optionalen Kopfstützenlautsprecher in den beiden Vordersitzen.

Herzstück des Bang & Olufsen Premium Sound Systems sind zwei hocheffizient arbeitende Verstärker. Diese steuern mit 810 Watt Leistung 20 Lautsprecher an. Vier davon sind in die Kopfstützen der Vordersitze (falls verfügbar) integriert, die einen persönlichen Surround-Sound sowie persönliche Navigationsansagen und Telefonie ermöglichen. Zusätzliche Lautsprecher in der A-Säule und im Mitteltöner erzeugen einen unvergleichbaren 3D-Surround-Sound.

Einen wichtigen Teil dazu trägt die vom Fraunhofer Institut entwickelte „Symphoria“-Technologie bei. Sie ergänzt Klangdimensionen, die für ein natürliches Klangbild unverzichtbar sind: Weite, Tiefe und Höhe. Das erzeugt ein Gefühl von Räumlichkeit im Auto. Der Fahrzeuginnenraum wirkt akustisch größer, Musik kann sich in ihrer ursprünglichsten Form entfalten. Im Vergleich zum Audi Sound System verfügt das Bang & Olufsen Premium Sound System über Vehicle Noise Compensation (VNC), das störende Innengeräusche ausgleicht. Kundinnen und Kunden haben zudem die Möglichkeit, ihr Klangerlebnis durch über Functions on Demand zubuchbare Features jederzeit zu erweitern. Das Bang & Olufsen Premium Sound System ist zudem ein echter Hingucker. Ein beleuchteter Schriftzug inszeniert das Sound System bei Nacht.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Panorama-Glasdach mit PDLC-Technologie

Ein neues, den Innen-/Passagierraum nahezu vollständig überspannendes Panorama-Glasdach wertet die neuen Audi A5 Modelle auf Wunsch auf. Das Verdunkeln oder Erhellen des Interieurs erfolgt mit der so genannten PDLC-Technologie (polymerdispergierter Flüssigkristall), die auf Knopfdruck von heller Tönung auf abdunkelnd wechseln kann. In der A5 Limousine* erstreckt sich das Panoramadach über sechs, beim A5 Avant* sind es neun individuell schaltbare Segmente. Diese elektrisch schaltbaren Glaselemente enthalten zwei PDLC-Folienelemente, zwischen denen das namensgebende Flüssigkristall schwimmt. Liegt keine Spannung an, bilden die Kristalle eine undurchsichtige Schicht – das Glasdach ist also intransparent. Wird nun Strom zugeführt, richten sich die Kristalle aus und das Dach wird durchsichtig. Auf Wunsch und auf Knopfdruck stehen individuelle Muster mit abwechselnd aus- und eingeschalteten Dachsegmenten bereit, so genannte „Zebramuster“.

Infotainment und Vernetzung

Kundinnen und Kunden des neuen Audi A5 erleben mit der Elektronikarchitektur E^3 die Digitalisierung im Fahrzeug aus einer ganz neuen Perspektive. Das neue Infotainment-System nutzt Android Automotive als Betriebssystem. Weiterführend sind Inhalte auch Over-the-Air-Update fähig – beispielsweise von Infotainment-Paketen. Apps wie beispielsweise Amazon Music oder Youtube sind über den Audi Application Store erhältlich, der direkt in das System eingebunden ist und kein Smartphone für die Nutzung voraussetzt. Die integrierte eSIM ist mit Mobilfunkstandard 5G kompatibel. Sie stellt die Verbindung ins Internet her und ist ab Werk für drei Jahre mit 3 Gigabyte (GB) pro Monat Datenvolumen ausgestattet, das bei Bedarf aufpreispflichtig individuell erhöht werden kann. Alternativ können Smartphones über die Tethering-Funktion mit dem Fahrzeug verbunden werden. Damit nutzt das Infotainment-System dann das Datenvolumen des Smartphone-Mobilfunktarifs.

Die Telefonablage mit induktiver Ladefunktion und Mobilfunk-Koppelantenne gewährleistet eine reibungslose Verbindung zwischen unterstützten Smartphones und dem Audi MMI; neu bei der Telefonablage ist die gestiegene Ladeleistung (früher 5, jetzt 15 Watt) sowie ihre Kühlfunktion. Damit arbeitet und lädt das Smartphone stets zuverlässig. Die Audi connect-Dienste „Remote & Control“ wurden auf zehn Jahre verlängert. Mit diesen Funktionen steuern die Fahrenden das Fahrzeug aus der Ferne mit dem Smartphone, starten etwa die Klimatisierung oder öffnen und schließen Fenster; zudem können sie wichtige Daten abrufen, etwa den Fahrzeugstandort, den Tankfüllstand und die voraussichtliche Reichweite.

E^3 ermöglicht Hochleistungsvernetzung des Fahrzeugs

Kundinnen und Kunden erleben mit der für den A5 neuen Elektronikarchitektur E^3 1.2 die Digitalisierung im Fahrzeug unmittelbarer als je zuvor. Der Name E^3 steht für End-to-End Electronic Architecture. Ihr Kernelement sind fünf Hochleistungsrechner, die bei Audi „High Computing Performance“ (HCP) heißen und alle Fahrzeugfunktionen abdecken – vom Antrieb und von den Assistenzsystemen über das Infotainment und die Komfortsysteme bis hin zu den Sicherheitssystemen und der Backendvernetzung.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Die E³-Architektur ist eine skalierbare Elektronikarchitektur, die konzernweit zum Einsatz kommt.

Ein Schwerpunkt der Entwicklung lag auf einer hochleistungsfähigen und sicheren Vernetzung von Domänenrechnern, Steuergeräten, Sensoren und Aktoren, um komplexere Systeme zu beherrschen und die Modularität zu erhalten. Ein weiteres Ziel ist eine performante, nahtlose Backend-Anbindung für Car-to-X-Schwarmdatenanwendungen und rechenintensive Offboard-Funktionen. Audi setzt die Elektronikarchitektur sukzessive in allen zukünftigen Fahrzeugmodellen ein.

Sonderausstattungen via Functions on Demand

Mit der Bestellung und Auslieferung der Audi A5 Modelle sind die Konfiguration und die Individualisierbarkeit des Fahrzeugs noch nicht abgeschlossen. Mit Functions on Demand können Kundinnen und Kunden Funktionen aus den Bereichen Infotainment sowie Licht online hinzubuchen – je nach Bedarf und zu jedem beliebigen Zeitpunkt. So lässt sich das Auto auch nach der Auslieferung laufend an die individuellen Bedürfnisse anpassen, wenn die Funktion zum Beispiel nicht dauerhaft benötigt wird. Kundinnen und Kunden können Funktionen für unterschiedliche Zeiträume erwerben – monatlich, jährlich oder dauerhaft.

Das Infotainment-Paket umfasst die automatische Pegelanpassung sowie die Musikrevitalisierung, um den Klang bei komprimierten Musikdateien zu verbessern. Eine weitere Funktion ist der „**Virtuelle Surround-Sound**“. Diese Funktion bewirkt ein virtuell erzeugtes Surround-Erlebnis im Fahrzeug. Die Fahrzeuginsassen befinden sich so mitten im Geschehen und sind umhüllt vom Klang der Musik. Die Funktion „**Virtuelle Umgebungen**“ erzeugt eine Nachbildung von Klangräumen und Umgebungen. Die Lieblingsmusik kann so wie im Konzertsaal, Jazzclub und auf Open-Air-Konzert erlebt werden.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Antriebstechnik

Die effizienten Aggregate der Audi A5 Familie zeigen eine große Bandbreite: vom konventionellen Einsteiger über den komfortablen Langläufer bis hin zum dynamischen Sportler. Die Pakete aus Motor, Getriebe, Elektrifizierungsgrad und Antriebsart orientieren sich an den Erwartungen der Kundinnen und Kunden.

Das neue MHEV plus-System im Audi A5 und S5

Das Mild-Hybrid-System im neuen Audi A5 und Audi S5* besteht aus drei wesentlichen Komponenten: einer 48-Volt-Batterie, dem Riemenstartergenerator sowie dem neuen Triebstranggenerator (TSG) mit integrierter Leistungselektronik.

Das neue MHEV plus-System ermöglicht in der Audi A5 Baureihe im Vergleich zu einem MHEV-System deutliche Vorteile bei den CO_2-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch. Das sind im 2.0 TDI (150 kW front/quattro) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,7–4,8; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 149–125; CO_2-Klasse: E–D) bis zu 10 g/km bzw. 0,38 l/100 km und in einem 3.0 TFSI mit V6-Motor (270 kW quattro) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0–7,4; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 182–169; CO_2-Klasse: G–F) bis zu 17 g/km bzw. 0,74 l/100 km (gemäß Norm-Testprozedur WLTP).[1]

Der TSG kann bis zu 18 kW (24 PS) elektrische Leistung zum Antrieb beitragen. Beim Verzögern gewinnt der TSG – mit bis zu 25 kW Leistung – Energie zurück in die Batterie (Rekuperation). Bei geringer Steigung und langsamem Rangieren kann das Auto ausschließlich durch den Triebstranggenerator bewegt werden. Die elektrischen Fahranteile können bei langsamer Fahrt in der Stadt, im schwimmenden Verkehr, zum Beispiel auf Landstraßen, wie auch beim Zurollen auf die nächste Ortschaft genutzt werden. Der TSG ist direkt auf der Getriebeausgangswelle angebracht.

Die Lithium-Ionen-Batterie auf Basis von Lithium-Eisenphosphat (LFP) hat eine Speicherkapazität von 37 Amperestunden, das entspricht knapp 1,7 kWh (brutto). Ihre maximale Entladeleistung liegt bei 24 kW. Die Batterie ist in einen Niedrigtemperatur-Wasserkühlkreislauf eingebunden, der für optimale Bedingungen im Bereich zwischen 25 und 60 Grad Celsius sorgt. Erstmals setzt Audi damit eine LFP-Batterie für seine Mild-Hybrid-Systeme ein.

---

[1] Die beschriebenen Vorteile bzgl. CO_2-Emissionen und Verbrauch verstehen sich inklusive Einfluss des Mehrgewichts vom MHEV plus-System gegenüber MHEV-System. Nicht berücksichtigt sind auf Fahrzeugebene weitere CO_2-wirksame Effekte, welche sich aus Abweichungen im Triebstrang, Gewicht oder in den Fahrwiderständen des betrachteten Fahrzeugs mit MHEV plus-System gegenüber einem Vergleichsfahrzeug mit MHEV-Technologie ergeben können (beispielsweise Weiterentwicklung von Verbrennungsmotor oder Grundgetriebe, Änderungen bei Rollwiderstand, Aerodynamik oder Gewicht).

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Diese bieten im Vergleich zu konventionellen Bleiakkus Vorteile bei Baugröße, Speicherkapazität und Gewicht und sind zudem sehr zyklenfest. Das heißt, sie verlieren auch nach mehreren tausend Ladezyklen nur unwesentlich an Kapazität. Zudem können sie mit hohen Ladeströmen aufgeladen werden und sind hoch belastbar bei der Abgabe der elektrischen Leistung.

Der Riemenstartergenerator (RSG) übernimmt die Aufgabe, den Motor zu starten und elektrische Energie für die Batterie zu liefern. Der Riemenantrieb hat akustische Vorteile und erreicht eine höhere Startdrehzahl. Damit ergeben sich ein Verbrauchsvorteil und ein erhöhter Startkomfort. Zudem kann der RSG die Energie des Motors beim Abschalten zurückgewinnen und stellt für den Wiederstart die Zylinder in die optimale Position.

Das leistungsstärkste elektrische Antriebsmodul im neuen MHEV plus-System ist der TSG. Es ist auch der größte Unterschied zur bisher bereits von Audi angebotenen MHEV-Technik, die ausschließlich mit einem Riemenstartergenerator arbeitet. Der TSG kann bis zu 18 kW (24 PS) elektrische Leistung zum Antrieb beitragen. Er sitzt in einer kompakten Einheit mit integrierter Leistungselektronik direkt auf der Ausgangswelle des Getriebes. Die Positionierung direkt hinter dem Getriebe bietet gleich mehrere Vorteile. Die vom TSG gelieferte oder rekuperierte Leistung muss nicht vom Getriebe zusätzlich verarbeitet werden. Durch diese Anordnung kann er sowohl bei Front- als auch Allradantrieben zum Einsatz gebracht werden.

Dies ermöglicht auch ohne Verbrennungsmotor, das Fahrzeug bei langsamer Fahrt – beispielsweise im schwimmenden Verkehr – rein elektrisch zu bewegen. Des Weiteren ist das auch beim Parken oder Rangieren mit niedrigen Geschwindigkeiten möglich. Ferner ergibt sich so ein deutlich verbessertes Anfahren des Fahrzeugs, da der TSG bereits als erstes Antriebsmodul ein Moment an die Räder liefert. Damit bietet der neue Audi A5 ein spürbar besseres Ansprechverhalten, gerade auf den ersten Metern beim Anfahren ist ein Agilitätsgewinn klar erkennbar.

Im Geschwindigkeitsbereich zwischen 0 und 140 km/h kann der TSG den Verbrenner unterstützen. Damit bietet MHEV plus kurzzeitig eine elektrische Zusatzleistung, die es erlaubt, den Verbrenner in möglichst effizienten Betriebszuständen arbeiten zu lassen. Über diesen kompletten Geschwindigkeitsbereich kann der TSG durch Rekuperation Energie zurückgewinnen – bis hin zum Stillstand des Fahrzeugs. Die Rekuperationsleistung des TSG liegt bei bis zu 25 kW. Das integrierte blendingfähige Bremsregelsystem sorgt dabei für ein druckfreies Anbremsen und bestmögliche Rekuperation ohne Einsatz der Reibbremse.

Somit ist es im Stadtverkehr mit häufigen Rekuperationsphasen und Mitschwimmen im Verkehr möglich, Teilstrecken rein elektrisch zurückzulegen. MHEV plus erlaubt aufgrund des elektrischen Klimakompressors einen kontinuierlichen Betrieb der Klimaanlage auch bei abgestelltem Verbrennungsmotor, etwa während Ampel-Rotphasen.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Ausgeklügelte MHEV plus-Betriebsstrategie

Bei einem rein batterieelektrischen Fahrzeug (BEV) ist die Ladestrategie einfach: Je voller die Batterie, desto mehr Reichweite steht zur Verfügung und desto mehr Leistung kann sie abgeben. Als Optimum gilt beim BEV ein State-of-Charge von circa 80 Prozent. Bei einem Hybridsystem ist diese Zielmarge niedriger angesetzt. Als Faustregel gilt, dass eine mit 50 bis 60 Prozent geladene Batterie am effizientesten arbeiten kann, weil sie sowohl hohe Ströme an den Elektromotor ausgeben als auch beim Rekuperieren hohe Ladeströme speichern kann.

Der Fokus beim Hybridsystem liegt nicht auf elektrischer Reichweite, sondern auf Batterieentleerung und -füllung in schnellen Zyklen. So lässt sich möglichst viel Energie zurückgewinnen und zeitnah wieder effizient für den Antrieb einsetzen.

Für das Zusammenspiel zwischen Verbrenner, TSG und RSG wertet die Steuersoftware den Betriebszustand des Fahrzeugs aus. Hinterlegt sind Kennlinien für den sinnvollen Einsatz der beiden Elektromaschinen, Wunschmomente für Antrieb oder Rekuperation. Dabei wird der Batterieladezustand berücksichtigt. Ziel ist ein stabiler Fahrzustand – und dabei kommt das Regelsystem situativ zu unterschiedlichen Ergebnissen. Denn die Betriebsstrategie unterscheidet sich nicht nur je nach Motorisierung des Verbrennerparts – die elektrischen Komponenten im Antriebsstrang sind immer gleich –, sondern auch nach eingelegtem Getriebemodus oder dem Temperament, mit dem das Fahrpedal betätigt und der Audi A5 bewegt wird. Als Ergebnis steht beim Audi A5 aber keine schnelle Rundenzeit, sondern ein möglichst niedriger Verbrauch ohne Abstriche bei der Fahrdynamik.

So setzt die elektrische Zusatzleistung durch den TSG im Fahrmodus D nur dann ein, wenn das Fahrpedal zu mehr als 80 Prozent durchgedrückt wird – das Auto also im Kickdown bewusst stark beschleunigt wird. Bei einem Kennwert unter 80 Prozent übernimmt der RSG die Funktion der elektrischen Zusatzleistung. Steht die Steuerung des Doppelkupplungsgetriebes auf der sportlicheren S-Stellung, schaltet sich der TSG erheblich früher in den Antriebsstrang ein.

Bei sportlicher Fahrt erlaubt die Systemsteuerung zudem ein tieferes Entladen der Batterie, weil sie antizipiert, dass durch das Abbremsen wieder Strom in die Batterie fließen wird. Zugleich hebt die Systemsteuerung den Zielladezustand auf mehr als 65 Prozent, damit am Kurvenausgang sehr viel Energie zur Verfügung steht, um den Verbrenner elektrisch zu unterstützen. Der Einsatz des TSG hat dabei auch fahrdynamische Vorteile, denn durch das zusätzliche Drehmoment zieht das Fahrzeug agiler aus der Kurve.

Der TSG wird nicht nur bei Geschwindigkeiten jenseits von 140 km/h vom Antriebsstrang abgekoppelt, sondern auch bei verhaltener Fahrt im Getriebemodus D. Das ist etwa bei Landstraßentempo auf ansteigender Fahrbahn der Fall, wenn der TSG keine Leistung beisteuern kann. Um unerwünschte Schleppmomente zu Lasten der Effizienz zu vermeiden, koppelt das System den TSG dann vom Antriebsstrang ab.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Der neue Audi A5 kann auch rein elektrisch unterwegs sein, wenn das Fahrzeug beispielsweise auf einen Ortseingang zurollt und danach mithilfe des TSG die Geschwindigkeit hält. Es gibt feste Grenzwerte, die das Zuschalten des Verbrennungsmotors regeln. Ist die Batterie im unteren Ladezustand, schaltet sich bei einer Leistungsanforderung von mehr als 14 kW der Verbrenner wieder zu. Um emissionsfrei elektrisch zu parken oder rangieren – und das nicht nur auf ebener Fahrbahn, sondern auch bei leicht ansteigendem Gelände – liegt der Schwellwert für das Zuschalten des Verbrenners bei 10 kW TSG-Leistung.

Die Effizienzsteigerungen im Antriebsstrang in Kombination mit dem auf bis zu 60 Liter vergrößerten Volumen des Tanks bei Dieselmodellen (56 Liter beim Benziner) sorgen für eine spürbar verbesserte Reichweite. Das trägt erheblich zur Langstreckentauglichkeit und zum Reisekomfort des Audi A5 bei.

2.0 TFSI-Motoren als Einstiegsversion

Der Einstiegsmotor ist ein 2.0 TFSI mit 110 kW (150 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6–6,6; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 173–150; CO_2-Klasse: F–E). Alternativ steht das Aggregat optional auch mit einer Leistung von 150 kW (204 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,9–6,6; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 179–151; CO_2-Klasse: G–E) zur Verfügung. Die 110-kW-Variante ist als reiner Fronttriebler im Angebot, die 150 kW-Variante mit Frontantrieb- oder quattro ultra.

Eine Vielzahl an technischen Modifikationen hebt den 2.0 TFSI auf ein neues Effizienzniveau. Dazu gehört, dass die Motoren im modifizierten Miller-Brennverfahren arbeiten. Es bringt Vorteile speziell im Teillastbetrieb – also in jenem Bereich, in dem das Aggregat am häufigsten arbeitet. Im Miller-Cycle werden die Einlassventile früh geschlossen, die Verdichtung des eingespritzten Kraftstoff-Luft-Gemischs ist hoch. Das Benzin-Luft-Gemisch kann dabei über das komplette Kennfeld im stöchiometrischen Betrieb gefahren werden. Damit arbeitet der Motor im optimalen Bereich. Der Kraftstoffverbrauch sowie die CO_2-Emissionen werden gesenkt.

Erstmals setzt Audi im neuen A5 einen Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie in einem TFSI-Motor ein. Damit verbessern sich Ansprechverhalten und Effizienz des Direkteinspritzers. Dies ermöglicht einen harmonischeren und agilen Aufbau des Drehmoments bei niedrigen Drehzahlen. Gibt man im unteren Drehzahlbereich Gas, werden die Leitschaufeln der Turbine weiter geschlossen. Dadurch wird der Eintrittsquerschnitt in das Turbinengehäuse kleiner und das Abgas direkt auf die Schaufeln gelenkt. Das Turbinenrad dreht sich schneller, die geförderte Menge an Frischluft steigt, und der Ladedruck baut sich spontan auf. Mit zunehmender Abgasmenge oder einem geringen Ladedruckbedarf werden die Leitschaufeln wieder geöffnet.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Zu den weiteren Optimierungen im 2.0 TFSI gehören der Einsatz eines reibungsoptimierten Kettentriebs und die Integration der Ladeluftkühlung in das Saugrohr. Hinzu kommen die verbesserte Ölversorgung der Kurbelwelle dank einer Änderung des Bohrungskonzepts und eine Flügelzelle-Ölpumpe mit erhöhtem Fördervolumen. Vorteile bei den Emissionen bringt eine Erhöhung des Einspritzdrucks auf 500 Bar; dieser wird durch die Verlegung des Hochdruckpumpenantriebs auf die einlassseitige Ausgleichswelle erreicht.

Audi A5 Limousine / A5 Avant	**TFSI 110 kW**	**TFSI 150 KW (quattro)**
Hubraum in cm^3	1.984	1.984
Max. Leistung in kW (PS) bei U/min	110 (150) bei 3.900–6.000	150 (204) bei 4.300–6.000
Max. Drehmoment in Nm bei U/min	280 bei 1.400–3.600	340 bei 1.200–4.000
Höchstgeschwindigkeit in km/h	216	248 (245)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	9,8	7,8 (7,6)
Verbrauch kombiniert in l/100 km	7,6–6,6	7,9–6,6
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km	173–150	179–151
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb oder quattro
Getriebe	Siebengang S tronic	Siebengang S tronic

2.0 TDI-Motor mit MHEV plus

Der 2.0 TDI mit 150 kW (204 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,7–4,8; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 149–125; CO_2-Klasse: E–D) setzt mit seiner MHEV plus-Technologie im A5 neue Maßstäbe. Dieses Aggregat mit zwei Litern Hubraum der Generation EA288 evo übernimmt vom Vorgänger die optimierte Verbrennung durch Zylinderdrucksensor, TwinDosing für die Abgasnachbehandlung und zwei Ausgleichswellen für einen kultivierten Motorlauf. Es entfaltet zwischen 1.750 und 3.250/min 400 Nm Drehmoment. Der 2.0 TDI ist mit einem Doppelkupplungsgetriebe als Frontantrieb- oder als quattro ultra erhältlich.

Zur Effizienz- und Komfortsteigerung ist der Motor mittels des neuen MHEV plus-Systems mit 48-Volt-Bordnetz teilelektrifiziert. Die elektrischen Fahranteile reduzieren den CO_2-Ausstoß durch die hohe Rekuperationsleistung. Zusätzlich wird der Komfort des TDI mittels 48-Volt-Riemenstartergenerator durch einen ruhigen Motorstart zusätzlich erhöht.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Die Reaktionszeit beim Anfahren wird verkürzt und das Auto zeigt sich spürbar agiler. Zu den weiteren technischen Finessen des 2.0 TDI gehören getrennte Kühlwasserkreisläufe für ein hochflexibles Thermomanagement, ein Zylinderdrucksensor für optimale Verbrennung und eine minimierte innere Reibung für hohe Effizienz.

Audi A5 Limousine / A5 Avant	**TDI 150 kW (quattro) mit MHEV plus**
Hubraum in cm^3	1.968
Max. Leistung in kW (PS) bei U/min	150 (204) bei 3.800–4.200 + 18 (24) elektrische Zusatzleistung
Max. Drehmoment in Nm bei U/min	400 bei 1.750–3.250
Höchstgeschwindigkeit in km/h	242 (241)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	7,7 (6,9)
Verbrauch kombiniert in l/100 km	5,7–4,8
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km	149–125
Antrieb	Frontantrieb (quattro optional verfügbar)
Getriebe	Siebengang S tronic

3,0-Liter-V6-TFSI-Motor mit MHEV plus

Athletisch, emotional und echte Hingucker: Die neuen Audi S5 Modelle sind die zunächst leistungsstärksten Modelle der Baureihe und setzen die Benchmark für die sportliche Mittelklasse. Der 3,0 Liter große V6-Turbomotor leistet 270 kW (367 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0–7,4; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 182–169; CO_2-Klasse: G–F) und generiert ein maximales Drehmoment in Höhe von 550 Nm. Die Höchstgeschwindigkeit der S5-Modelle beträgt 250 km/h. Der V6-TFSI wird vom MHEV plus-System unterstützt, das elektrische Zusatzleistung bereitstellt und zudem elektrische Fahranteile ermöglicht.

Die Teilelektrifizierung mittels des neuen MHEV plus-Systems mit 48-Volt Bordnetz führt zu einem verringerten CO_2-Ausstoß durch elektrische Fahranteile und hohe Rekuperationsleistung. Im Vergleich zu einer S4 Limousine TDI (Vorgängermodell) reduziert die S5 Limousine TFSI* den CO_2-Ausstoß um bis zu 14 g/km.

Das überarbeitete, für mehr Drehmoment ausgelegte Doppelkupplungsgetriebe S tronic im Audi S5* sorgt zusätzlich für ein geringeres Gewicht auf der Vorderachse und macht das Fahrzeug agiler. Der serienmäßige Einsatz eines quattro mit Sportdifferenzial mit Torque Vectoring in Kombination mit einer regelbaren Allradkupplung ist abgestimmt für Querdynamik auf höchstem Niveau.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Der neue 3.0-Liter-V6-TFSI (Generation EA839evo) ist die konsequente Weiterentwicklung des seit 2015 in Serie gebauten Aggregats. Folgende Änderungen wurden am Motor durchgeführt: neu konzipierte Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG), indirekte Ladeluftkühlung, Optimierungen bei Ladungswechsel, Einsatz des Miller-Brennverfahrens und Modifikationen am Einspritzsystem. In Verbindung mit dem MHEV plus-System werden sehr positive Eigenschaften bezüglich Fahrdynamik, Komfort und CO_2-Emissionen erreicht.

Beim V6-TFSI in den Audi S5 Modellen sorgt ein Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie für Ladedruckaufbau schon bei niedrigen Drehzahlen. Überarbeitete Einlasskanäle im Zylinderkopf und optimierte Steuerzeiten sowie eine Anhebung der Verdichtung von 11,2:1 auf 12:1 führen zu einem effizienten Brennverfahren mit besserer Verbrennung des Luft-Benzin-Gemischs. Zwei indirekte, am Grundmotor integrierte Wasser-Luft-Ladeluftkühler ersetzen das bisherige System mit direktem Luft-Luft-Ladeluftkühler. Dabei erfolgt die wasserseitige Einbindung in den Niedertemperatur-Kreislauf. Neben einer effizienteren Kühlung insbesondere bei niedrigen Geschwindigkeiten und hoher Last (Bergfahrt, Anhängerbetrieb) wird die Komplexität sowohl bei der Applikation als auch bei der Integration im Vorderwagen unterschiedlicher Fahrzeugderivate erheblich reduziert. Die sehr kurzen Laufwege der Ladeluft begünstigen darüber hinaus das Ansprechverhalten des Motors.

Audi S5 Limousine TFSI	
Hubraum in cm^3	2.995
Max. Leistung in kW (PS) bei U/min	270 (367) bei 5.500–6.300
Max. Drehmoment in Nm bei U/min	550 bei 1.700–4.000
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	4,5
Verbrauch kombiniert in l/100 km	7,8–7,4
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km	178–169
Antrieb	quattro
Getriebe	Siebengang S tronic

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Audi S5 Avant TFSI	
Hubraum in cm^3	2.995
Max. Leistung in kW (PS) bei U/min	270 (367) bei 5.500–6.300
Max. Drehmoment in Nm bei U/min	550 bei 1.700–4.000
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	4,5
Verbrauch kombiniert in l/100 km	8,0–7,6
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km	182–171
Antrieb	quattro
Getriebe	Siebengang S tronic

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Fahrdynamik und Fahrkomfort

Die neue Audi A5 Familie liefert die neueste Interpretation der markentypischen Fahreigenschaften. Dieses unverwechselbare Gefühl, bei dem Dynamik und Komfort fein austariert sind, müheloses und präzises Fahren – oder kurz: die DNA der Marke. Dies gilt für jede Fahrsituation, egal ob beim entspannten Cruisen, bei der sportlichen Gangart auf kurviger Landstraße oder schnurgerader Autobahn, beim Beschleunigen am Ortsausgang, beim Überholen oder auf herausfordernden Straßen mit wechselnden Fahrbahnbedingungen. Die Audi DNA stand deshalb auch bei der Entwicklung des Audi A5 ganz oben im Lastenheft.

Als Ergebnis bietet der Audi A5 ein präzises, müheloses und weitgehend neutrales Fahrverhalten, das sich bei Wahl des optionalen Fahrwerks mit adaptiven Dämpfern deutlich wahrnehmbar in der Bandbreite zwischen Komfort und Sportlichkeit differenzieren lässt – bis hin zur dynamischen, sprich: leicht übersteuernden Auslegung. Insgesamt erreicht der neue Audi A5 durch seine optimierte Fahrwerks- und Lenkungsabstimmung einen spürbaren Komfortgewinn; dazu tragen auch die größeren Reifen gegenüber dem Vorgänger bei, die komfortabler abrollen.

Sportlich abgestimmte Fahrwerke

Serienmäßig rollt der neue Audi A5 mit einem dynamisch abgestimmten Stahlfahrwerk vom Band. Alternativ stehen ein S-Sportfahrwerk (Serienbestandteil beim Audi S5*) und ein S-Sportfahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung zur Wahl. Beide Optionsvarianten legen die Karosserie um 20 Millimeter tiefer. Dabei ist beim Optionsfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung die im Vergleich mit dem Vorgängermodell nochmals deutlicher gewordene Spreizung zwischen Komfort- und definierten Sportmodus hervorzuheben.

Mit einer Vielzahl an Detailverbesserungen erreicht der Audi A5 das Ziel eines neutralen bis leicht übersteuernden Fahrverhaltens – die perfekte Kombination aus Agilität und Sicherheit. Dazu gehört die optimierte Dämpferabstimmung, die für einen schnellen Seitenkraftaufbau an der Hinterachse sorgt, sowie die veränderte Wankmomentenverteilung. An der Vorderachse wurde der Sturz erhöht, an der Hinterachse wurden die Hilfsrahmenlager angepasst, um die Gierdämpfung zu erhöhen und den Zeitverzug des Seitenkraftaufbaus zwischen Vorder- und Hinterachse zu minimieren. Bei den beiden Sportfahrwerken sorgen steifere Lenker an der Hinterachse für nochmals reduzierten Phasenverzug und damit erhöhte Präzision.

Das optionale adaptive S-Sportfahrwerk kann via Audi drive select in seiner Grundauslegung an die individuellen Wünsche angepasst werden. Dafür stehen die Modi comfort, dynamic, efficiency und balanced zur Wahl. In der Einstellung comfort ermöglichen die Dämpfer ein entspanntes Fahren auch auf schlechten Straßen. Für dynamische Kurvenfahrten empfiehlt sich der Modus dynamic. Im Vergleich zum Vorgängermodell differenziert Audi drive select in den Fahrmodi stärker, so dass die Unterschiede etwa zwischen comfort und dynamic deutlicher spürbar sind.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Das lässt sich noch betonen, wenn durch die Wahl von „ESC Sport“ oder „ESC off“ die Fahrdynamikregelfunktionen angepasst werden. Damit entwickelt der Audi A5 ein leicht übersteuerndes Fahrverhalten. Im Modus balanced des Audi drive select lassen sich die gewünschten Fahreigenschaften individuell speichern – als ganz persönlich optimierte Einstellung zwischen Sportlichkeit und Komfort.

Das Reifenprogramm beinhaltet in den Dimensionen 19 und 20 Zoll neben den rollwiderstandsoptimierten Reifen zusätzlich performanceorientierte Reifen. Die 19 Zoll großen Performancereifen sind für die Kundinnen und Kunden optional erhältlich. Im S-Modell ist der auf Querdynamik optimierte Performancereifen bereits in Serie gesetzt.

Dynamisches Fahrerlebnis in den S-Modellen

Der Allradantrieb quattro ist seit jeher das Markenzeichen dynamisch sportlicher Audi Fahrzeuge. Auch die neuen Audi S5 Modelle setzen auf diese Technologie – in Kombination mit dem quattro inklusive Sportdifferenzial mit Torque Vectoring an der Hinterachse, das nun serienmäßig an Bord ist. Neu ist beim Audi S5* das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic, das eine besonders sportliche Schaltstrategie erlaubt und über eine Launch-Control-Funktion verfügt. Gangwechsel sind im komfortabelsten Modus kaum wahrnehmbar, während sie im Sportmodus mit motorsportähnlichen Qualitäten, sprich: sehr kurzen Schaltzeiten, aufwarten. Auf Wunsch können die Fahrenden den manuellen Modus aktivieren und mit den Schaltwippen am Lenkrad die Gänge selbst wechseln – auch im Drehzahlbegrenzer schaltet das Getriebe nicht selbsttätig hoch. Alternativ bietet die S tronic einen Sport-Automatikmodus, der im Sportmodus möglichst lange den jeweiligen Gang hält.

Ein Herzstück des Triebstrangs in Audi S5-Modellen ist der serienmäßige quattro Allradantrieb mit Sportdifferenzial an der Hinterachse. Verliert ein Rad Traktion, schickt das Differenzial den Großteil des Antriebsmoments an die Achse mit dem besseren Grip. Bei sportlicher Fahrweise perfektioniert die radselektive Momentensteuerung, eine Software-Funktion der Elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC), das Handling: Sie bremst die entlasteten kurveninneren Räder minimal ab, bevor sie Traktion verlieren können. Die Differenz der Vortriebskräfte lässt das Auto leicht in die Kurve eindrehen – das Fahrverhalten wird noch präziser, agiler und stabiler.

Das bei neuen Audi S5-Modellen serienmäßige Sportdifferenzial optimiert das Fahrverhalten weiter. Bei dynamischer Kurvenfahrt eliminiert das System jeden Ansatz von Untersteuern. Beim Einlenken oder Beschleunigen in der Kurve werden die Momente überwiegend zum kurvenäußeren Hinterrad verteilt. In sportlich gefahrenen Kurven sorgt das Sportdifferenzial für stabiles und präzises Umsetzen der Lenkbefehle und damit für hervorragende Agilität.

Mehr Agilität dank direkter ansprechender Lenkung

Die neue Audi A5 Familie wird serienmäßig mit der weiterentwickelten Progressivlenkung angeboten. Ziel bei der Lenkabstimmung war es, dass sich das Auto präzise und ausgewogen bewegen lässt. Ein kontrolliertes Fahrverhalten definiert Audi durch ein exaktes und vorhersehbares Einlenkverhalten in Kurven.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Die Progressivlenkung arbeitet nicht zu direkt, aber sehr präzise aus der Mitte. Richtung Endanschlag nimmt die Lenkübersetzung für mehr Handlichkeit deutlich ab.

Die Anbindung der Lenkung erfolgt nicht mehr über Gummi-Elemente, sondern sie ist starr und damit steifer. Der am Lenkgetriebeeingang verbaute Torsionsstab ist deutlich steifer als im Vorgänger, was zusätzlich die Elastizitäten bis zum Rad reduziert. Das ergibt einen stark positiven Effekt auf die Ansprache des Fahrzeugs aus der Mitte, vermittelt Leichtigkeit und sorgt für ein präzises Fahrverhalten. Steifere Fahrwerkslager an der Vorderachse unterstützen diesen Effekt. Die Lenkbewegungen werden dadurch direkter auf die Räder übertragen, außerdem ist die Lenkreaktion hinter dem Lenkrad deutlicher erlebbar und das Feedback von der Straße besser. Eine reduzierte Reibung sorgt für mehr Lenkgefühl.

Erstmals in der Mittelklassebaureihe kann im Audi A5 optional die Einstellung der Lenksäule und damit die komfortabelste Lenkradposition elektrisch vorgenommen werden.

Brake Torque Vectoring für besseres Einlenkverhalten

Einen spürbaren Fortschritt beim Fahren bringt die von Audi entwickelte Fahrzeugfunktion Brake Torque Vectoring, die erstmals im Audi Q8 e-tron* eingesetzt wurde. Aktiv wird das System, wenn bei Kurvenfahrt eine definierte Reibwertausnutzung in Längs- und Querrichtung erreicht wird. Als Effekt des gezielten Bremseingriffs kann das Fahrzeug noch spontaner und agiler einlenken sowie Untersteuersituationen entgegenwirken.

Brake Torque Vectoring überwacht und reagiert permanent. Als Effekt des gezielten Bremseingriffs, dessen Wirkbereich und Ausprägung höher ist als beim Vorgängersystem, hängt der Audi A5 direkter an der Lenkung, durch das verbesserte Eigenlenkverhalten ist das initiale Einlenken exakter und das Fahrzeug steuert besonders sauber durch die Kurve.

Wechselspiel zwischen Front- und Allradantrieb

Der neue Audi A5 wird in der Einstiegsmotorisierung als reiner Fronttriebler angeboten, in allen anderen Leistungsstufen steht der Allradantrieb quattro zur Wahl. Die Auslegung des quattro ultra Allradantriebs und damit die Verteilung des Antriebsmoments wird von der Steuerelektronik sehr flexibel gehandhabt. Einerseits lässt sich das Fahrzeug dadurch so effizient wie möglich bewegen, andererseits können die A5-Modelle alle Vorteile des Allradantriebs zur höchstmöglichen Fahrsicherheit und Fahrdynamik ausnutzen.

Nach dem Starten des Fahrzeugs ist prinzipiell immer der Allradantrieb aktiviert. Anhand der Fahrparameter schaltet das System jedoch die Traktion zu 100 Prozent auf die Vorderachse, wenn Allradantrieb keine Vorteile bietet – zum Beispiel beim konstanten Dahingleiten, bei langsamer Fahrt durch die Stadt oder bei Kurvenfahrten mit wenig Dynamik. Beim starken Beschleunigen, bei dynamischer Kurvenfahrt oder bei stark unterschiedlichen Reibwerten der Fahrbahn schließt die geregelte Lamellenkupplung des quattro-Systems die Verbindung zwischen Vorder- und Hinterachse und verteilt die Traktionskraft flexibel dorthin, wo sie gebraucht wird.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

In Fahrversuchen auf trockener Straße ergab sich beim starken Beschleunigen eine durchschnittliche Traktionsverteilung im Verhältnis 30:70 zwischen Vorder- und Hinterachse.

Im neuen Audi A5 kommt erstmals in einem Verbrenner eine Antriebs-Schlupfregelung (ASR) zum Einsatz, die drehzahlbasiert arbeitet. Diese Regelungstechnik gab es bei Audi bislang nur in batterieelektrischen Fahrzeugen. Der Vorteil ist eine schnellere, effektivere und weniger spürbare Regelung, die sich durch mehr Vortrieb an der Schlupfgrenze auswirkt. Das gilt sowohl für Frontantriebs- als auch für Allradfahrzeuge.

Integriertes Bremssystem (iBRS)

Im neuen Audi A5 kommt das integrierte, blendingfähige Bremsregelsystem (iBRS) zum Einsatz, das weltweit erstmals mit dem Audi Q8 e-tron* eingeführt wurde. Bei dieser Technik sind Bremspedal und Bremshydraulik komplett entkoppelt. Beim Tritt aufs Bremspedal errechnet das System, ob für die gewünschte Bremswirkung die Rekuperationsleistung des Elektromotors – im Fall des Audi A5 also vor allem des Triebstranggenerators – ausreicht oder ob zusätzlich die Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterachse betätigt werden müssen. Das Steuergerät regelt dann in Sekundenbruchteilen, wie viel Bremsmoment über die Reibbremse erzeugt werden muss. Ein Verdrängerkolben in der Bremshydraulik baut den erforderlichen Druck auf. Das Bremsgefühl beim Tritt auf das Pedal bleibt damit gleich, der Übergang zwischen Rekuperations- und mechanischer Bremsung vollzieht sich unmerklich weich und homogen, die Bremskräfte bleiben konstant. Durch die elektrohydraulische Betätigung baut das System den Bremsdruck für die Radbremsen sehr präzise und etwa doppelt so schnell auf wie eine herkömmliche Bremsanlage. Bei einer automatisierten Gefahrenbremsung liegt der maximale Bremsdruck nach nur 150 Millisekunden an.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Fahrerassistenzsysteme

Den Menschen hinter dem Lenkrad bei Routineaufgaben entlasten und in kritischen Verkehrssituationen helfend eingreifen: Audi stellt im neuen A5 eine Vielzahl an Fahrassistenzsystemen zur Verfügung, die mit ihren Funktionen den Alltag und die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich steigern.

Serienmäßig an Bord sind bei Audi A5 Modellen ab Marktstart eine Einparkhilfe hinten mit Distanzanzeige, eine Geschwindigkeitsregelanlage und ein Geschwindigkeitsbegrenzer, die Spurverlassenswarnung, ein Effizienzassistent sowie eine Aufmerksamkeits- und Müdigkeitswarnung.

Der Ausstattungsumfang bei Audi S5 Modellen ist ab Werk deutlich erweitert. Zum Beispiel erhält das S-Modell serienmäßig zusätzlich zu den oben beschriebenen Funktionen den Adaptiven Geschwindigkeitsassistenten, die Einparkhilfe plus mit Distanzanzeige, den verkehrszeichenbasierten Geschwindigkeitsbegrenzer, den Parkassistent plus sowie den Anhängerassistenten, falls eine Anhängevorrichtung geordert wurde.

Optional kann für die Audi A5 und S5 Modelle eine Vielzahl an Assistenzsystemen konfiguriert werden. Ein besonderes Highlight ist der Adaptive Fahrassistent plus, der hochauflösende Kartendaten sowie in der Cloud berechnete Schwarmdaten anderer Fahrzeuge nutzt. Damit optimiert das System die Verkehrszeichenerkennung und unterstützt beim Beschleunigen, Halten von Geschwindigkeiten und Abstand sowie bei der Spurführung. Dadurch kann der Fahrkomfort speziell auf Langstrecken zunehmen.

Das System nutzt verschiedene Sensoren, um das Fahrzeugumfeld permanent zu überwachen. Zu diesen gehören der in der Fahrzeugfront verbaute Radarsensor, die Frontkamera sowie die Ultraschallsensoren. Zudem werden je nach Region hochauflösende Kartendaten und in der Cloud berechnete Schwarmdaten anderer Fahrzeuge zur Verbesserung des Fahrverhaltens verwendet. Aus einer Fusion dieser Informationen berechnet das System den vorausliegenden Streckenverlauf und führt das Fahrzeug durch unterstützende Lenkeingriffe komfortabel und spurmittig durch den Verkehr.

Gleichzeitig reagiert das System auf vorausfahrende und einscherende Fahrzeuge mit einer Abstandsregelung und passt zusätzlich die Fahrzeuggeschwindigkeit vorausschauend an Tempolimits sowie an Situationen wie Kurven, Kreuzungen, Kreisverkehre und Rampen (Autobahnzu- und -abfahrten) an. Im Stop-and-Go-Verkehr bremst das System bis zum Stillstand und kann je nach Dauer der Standzeit automatisiert wieder anfahren. An Stoppschildern wird die Geschwindigkeit reduziert, um der Person am Steuer ein komfortables Übernehmen der Situation zu ermöglichen. Durch die Vielzahl der einbezogenen Parameter bietet der Adaptive Fahrassistent ein komfortables Fahrerlebnis im gesamten Geschwindigkeitsbereich und in Stausituationen.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Funktionsinhalte können je nach Länderverfügbarkeit und Fahrzeugkonfiguration abweichen. Der serienmäßige Aktive Frontassistent bündelt vier Assistenzfunktionen: Notbremsassistent vorne, Ausweich- und Abbiegeassistent sowie Querverkehrsassistent vorne.

Der Notbremsassistent vorne gibt Unterstützung in kritischen Situationen vor dem Fahrzeug. Ein Kind rennt plötzlich auf die Straße oder der Vorausfahrende bremst abrupt ab – dann bremst auch der A5 automatisch. Fußgänger werden in einem Geschwindigkeitsbereich bis etwa 85 km/h erkannt, Fahrzeuge bis zur Höchstgeschwindigkeit. Wird eine drohende Frontkollision ermittelt, warnt das System in einem mehrstufigen Konzept optisch, akustisch und haptisch – und leitet letztendlich auch eine Vollbremsung ein, um die Geschwindigkeit zu reduzieren oder die Kollision möglichst zu vermeiden.

Der Ausweichassistent hilft in kritischen Situationen, einem Hindernis auszuweichen. Nach einer Warnung leitet der Ausweichassistent durch gezieltes Abbremsen und durch Auslösen eines geringen Lenkmoments die Korrektur des Lenkeinschlags ein. Der Ausweichassistent ist im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 150 km/h verfügbar und setzt voraus, dass der Fahrende während des gesamten Manövers aktiv lenkt.

Der Abbiegeassistent vorn kann bei einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h durch einen Bremseingriff eine Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug verhindern. Aktiviert wird die Fahrassistenz, wenn die fahrende Person den Blinker betätigt. Der Abbiegeassistent überwacht dann die Gegenfahrbahn und bewirkt im Fall der Fälle den Bremseingriff. Informiert wird der Fahrende über das Manöver im Kombiinstrument.

Der Querverkehrsassistent vorn erkennt kritischen Querverkehr und warnt optisch und akustisch. Falls nötig, löst er einen kurzen Bremsruck aus – bis zu einer Eigengeschwindigkeit von 10 km/h. Der Kreuzungsassistent ist bis 30 km/h Eigengeschwindigkeit aktiv. Will man sich mit niedrigem Tempo in eine schwer einsehbare Kreuzung oder Ausfahrt hineintasten, kann der Parktaster aktiviert werden. Damit gelangen die Bilder der Umgebungskameras auf das MMI Touch Display. Sie erweitern das Sichtfeld deutlich, verschiedene Kameraperspektiven stehen zur Wahl.

Der Notfallassistent erkennt innerhalb der Systemgrenzen, wenn die fahrende Person inaktiv ist. Erfolgt keine Aktion der fahrenden Person, übernimmt das System die Führung des Audi A5 und bringt das Fahrzeug in der eigenen Fahrspur zum Stillstand. Der Assistent warnt optisch, akustisch und haptisch mit Bremsrucken und schaltet die Warnblinkanlage ein. Daraufhin werden stufenweise die Insassenschutzmaßnahmen wie Straffung der Sicherheitsgurte zur Optimierung der Sitzposition aktiviert. Nach Erreichen des Stillstands wird der Audi A5 auf die Rettung der im Fahrzeug sitzenden Person vorbereitet und ein automatischer Notruf wird länderabhängig durch den Notfallassistenten abgesetzt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Der Parkassistent plus unterstützt, mühelos ein- und auszuparken. Der A5 übernimmt dabei das Lenken, Beschleunigen, Bremsen und das Abstellen des Motors. Aktiviert wird der Parkassistent plus über das MMI. Das System kann in Längs- und Querparklücken zwischen Fahrzeugen vorwärts und rückwärts ein- und ausparken. Der Parkassistent plus zählt beim Audi S5* zur Serienausstattung.

Die Rückfahrkamera stellt im MMI-Display den Erfassungsbereich hinter dem Fahrzeug dar. Dynamische Anzeigeelemente wie eine berechnete Fahrspur unterstützen beim Einparken oder Rangieren. Vier weitwinklige Umgebungskameras decken den gesamten Bereich unmittelbar rund um das Fahrzeug ab und ermöglichen eine Vielzahl verschiedener Ansichten für noch komfortableres Rangieren. Die Ansichten sind über das MMI-Display steuerbar.

Der Anhängerassistent unterstützt beim Einsatz des Fahrzeugs als Zugfahrzeug. Er ist kompatibel mit allen Anhängern mit starrer Deichsel. Bei der Rückwärtsfahrt kann das Gespann mit dem Anhängerassistenten automatisch gelenkt werden. Die Richtung wird dabei komfortabel per Touchbedienung auf dem MMI-Display gesteuert. Das Kamerabild zeigt bei der Rückwärtsfahrt den Systemzustand und die Reaktion des Gespanns sowie den aktuellen beziehungsweise den gewünschten Knickwinkel an. Bei aktivem System wird die Kollision zwischen Fahrzeug und Hänger beim Rückwärtsfahren vermieden.

Der Adaptive Geschwindigkeitsassistent passt das Tempo des Fahrzeugs automatisch an den Verkehrsfluss an. Alternativ steht die verkehrszeichenbasierte Geschwindigkeitsbegrenzung zur Wahl. Hier kann man mit dem Fahrpedal wie gewohnt die Geschwindigkeit regeln, diese ist jedoch auf die automatisch eingestellte Geschwindigkeit begrenzt. Die eingestellten Geschwindigkeitswerte basieren dabei auf Tempolimits aus den hinterlegten und monatlich aktualisierten Kartendaten sowie aus der kamerabasierten Verkehrszeichenerkennung. Die aktuell gesetzte Geschwindigkeit und – sobald verfügbar – auch die vorausliegende Geschwindigkeitsbegrenzung werden angezeigt. Der Adaptive Geschwindigkeitsassistent zählt beim Audi S5* zur Serienausstattung.

Der Abbiegeassistent hinten unterstützt bei Abbiegevorgängen mit aktiviertem Blinker, indem er über von hinten kommende Fahrräder oder andere Fahrzeuge informiert. Wird ein Fahrzeug als kritisch eingestuft, leuchtet die Anzeige am jeweiligen Spiegel schwach auf, droht während eines schon laufenden Abbiegevorgangs eine Kollision, warnt der Assistent über verschiedene Eskalationsstufen, wie eine hell blinkende Anzeige, einen Warnton und auch haptisch durch einen Bremsruck.

Der Ausstiegswarner unterstützt bei Ausstiegsvorgängen in Längsparklücken, indem er über von hinten kommende Fahrräder oder andere Fahrzeuge informiert. Wird ein Fahrzeug im Parkmodus als kritisch eingestuft, leuchtet sowohl die Anzeige am jeweiligen Spiegel als auch die in der Tür befindliche Ambientebeleuchtung auf. Ziehen die Fahrenden währenddessen am Türgriff, warnt das System optisch.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Zusätzlich verhindert das System in besonders gefährlichen Situationen eine Türöffnung. Ist die Tür jedoch bereits geöffnet und es nährt sich ein Fahrzeug dem kritischen Bereich, ertönt neben dem optischen Warnhinweis auch eine akustische Warnung.

Der Querverkehrsassistent hinten unterstützt bei Ausparkvorgängen, indem er vor hinten querenden Fahrrädern oder anderen Fahrzeugen warnt. Wird ein Fahrzeug als kritisch eingestuft, kommt es zu einer optischen Anzeige im MMI. Sollte das Fahrzeug sich rückwärts in den querenden Verkehr bewegen, warnt der Assistent über verschiedene Eskalationsstufen akustisch bis zu einer Stillstandsbremsung, um eine Kollision zu vermeiden.

Der Spurwechselassistent unterstützt bei Fahrten auf mehrspurigen Straßen beim Spurwechsel, indem er den Verkehr auf der Nebenspur scannt und die Fahrenden darüber informiert. Wird ein Fahrzeug als kritisch eingestuft, leuchtet die Anzeige am jeweiligen Spiegel auf. Wird dann ein Spurwechsel eingeleitet, blinkt die Anzeige sehr hell. Bei höheren Geschwindigkeiten, etwa außerorts auf Autobahnen, wird ein möglicher Spurwechsel auch durch Annäherung an die Fahrbahnlinie erkannt. In kritischen Situationen warnt das System visuell im MMI und akustisch mit einem Warnton.

Die neuen Audi A5 Modelle helfen den Fahrenden, in stressigen Situationen den Überblick zu behalten. Serienmäßig wird im MMI-Display der sogenannte Fond-Hinweis beim Abstellen des Fahrzeugs angezeigt, der davor warnt, keine Personen und insbesondere Kinder auf den Fondplätzen zu vergessen. Wurde vor dem Fahrtantritt eine Fondtür geöffnet, erscheint beim Aussteigen eine zusätzliche Meldung im Audi virtual cockpit. Optional steht ein erweiterter Funktionsumfang zur Wahl: die sensorgestützte Insassenerkennung im Fond. Ein Radarsensor im Dachhimmel scannt, ob sich Personen auf den Rücksitzen befinden. Das System weist die Fahrenden vor dem Aussteigen darauf hin, keine Passagiere, insbesondere Kinder, auf der Rückbank zu vergessen. Nachdem die Fahrenden das Fahrzeug verlassen und verriegelt haben, prüft das System erneut die Fondplätze und den Fußraum. Im Falle einer Personenerkennung verstärkt es die Warnung über sich wiederholende optische und akustische Hinweise: Warnblinken und Hupen.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Produktion und Nachhaltigkeit

Der neue Audi A5 fährt am Audi Standort Neckarsulm vom Band. In Zukunft wird auch der neue Audi A6 auf Basis der Premium Platform Combustion in Neckarsulm gebaut.

Audi hat mit der 360factory eine klare Vision für die Produktion der Zukunft. Dabei verfolgt das Unternehmen einen ganzheitlichen, nachhaltigen Ansatz und modernisiert, digitalisiert und transformiert seine bestehenden Werke. Bei der Produktion der Modelle auf Basis der PPC am Standort Neckarsulm legt Audi großen Fokus auf Nachhaltigkeit, mit dem Ziel, ab 2025 bilanziell CO_2-neutral[2] Fahrzeuge zu fertigen. Dazu setzt der Standort unter anderem auf effiziente Produktionslinien, die den Energieverbrauch innerhalb des Werks weiter senken und so auch den CO_2-Ausstoß pro gefertigtem Fahrzeug reduzieren. Im Karosseriebau erhöht Audi den Automatisierungsgrad weiter und setzt auf innovative Technologien bei der Qualitätsüberwachung.

Bei bestimmten Bauteilen hat sich Audi bewusst für den Einsatz von Rezyklaten entschieden. Diese über einen Recyclingprozess aufbereiteten Materialien reduzieren den Ressourceneinsatz und sorgen für einen geschlossenen und damit effizienten und nachhaltigen Kreislauf. Die Materialien im Interieur sind zum Teil nachhaltig produziert. So wird der im Interieur S Line zum Einsatz kommende Stoff Kaskade anteilig aus recyceltem Polyester hergestellt und sortenrein kaschiert, so dass er in Zukunft kreislauffähig eingesetzt werden kann. Des Weiteren basieren auch die Brüstungen, Inserts und Armlehmen der Türverkleidungen auf Kunststoffrezyklaten. Zudem werden beim Teppich, beim Ladeboden und bei den Kofferraumseitenverkleidungen zu einem großen Teil Sekundärrohstoffe verarbeitet.

Auch im Exterieur setzt Audi auf zahlreiche rezyklathaltige Bauteile aus Kunststoff. Beispiele hierfür sind nicht nur verschiedene Abdeckungen im Vorderwagen oder Unterbodenteile. Im neuen Audi A5 wird ein Rezyklateinsatz sogar bei mehreren anspruchsvollen Strukturbauteilen in den Stoßfängern sowie crashrelevanten Komponenten des Frontends realisiert.

---

[2] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

State-of-the-Art-Korrosionsschutz und integriertes Lackierverfahren

Schon der historische Vorläufer der neuen Audi A5 Baureihe, der Audi 80, zählte 1986 mit der Vollverzinkung seiner Karosserie zu den Pionieren des Korrosionsschutzes. Heute, 38 Jahre später, setzt Audi in Neckarsulm auf die modernsten und effektivsten Methoden zur Korrosionsvermeidung. Dazu zählt auch die so genannte kathodische Tauchlackierung. Dabei handelt es sich um eine elektrochemische Beschichtungsmethode für Metalloberflächen, die einen hohen Korrosionsschutz bietet. Am Standort Neckarsulm wird die Karosserie in einem neuen Rotationsverfahren kopfüber in das Becken getaucht und vornüber gedreht.

Das bringt einige Vorteile: Es ist zum einen platzsparender, zum anderen werden die Bauteile im drehenden Verfahren gründlicher beschichtet, indem minimale Luftblasenbildung und Schmutzablagerungen, etwa auf dem Dach, vermieden werden. Die schützende Schicht bildet nach der Trocknung die Basis für weitere Arbeitsschritte in der Lackiererei.

Nachhaltige Lacke auf Wasserbasis gehören bei Audi längst zum Standard. Für neue Modelle wie den Audi A5 wurde das Lackierverfahren überarbeitet, um noch umweltfreundlicher zu werden. Beim A5 kommt ein Verfahren zum Einsatz, das den Energieverbrauch signifikant reduziert. Im regulären Lackierprozess wird der so genannte Füller separat getrocknet. Füller dienen im Regelfall zum Ausgleichen minimaler Unebenheiten auf dem Untergrund, schützen das Blech vor Steinschlägen und sorgen dafür, dass die folgenden Lackschichten perfekt haften. Außerdem verhindern Füller Korrosion. Im neuen Prozess übernimmt diese wichtigen Funktionen ein Vorzonenlack, der nass in nass aufgetragen wird. Auf eine zwischengeschaltete Trocknung kann so verzichtet werden. Dadurch werden pro Fahrzeug bis zu 140 kWh Energie eingespart.

Am Ende des komplexen Lackierprozesses müssen die applizierten Lackschichten getrocknet werden. Bisher trocknete Audi den Tauchlack im Einbrennverfahren ausschließlich durch Heißluft von außen. Für die Trocknung der kathodischen Tauchlackierung kommt ein neues Verfahren zum Einsatz, die so genannte Quertrocknung. Diese setzt auf die Trocknung durch Lufteinblasen in den Innenraum. Das heißt, dass heiße Luft durch die Karosserieöffnungen, etwa durch die Öffnung für die Windschutzscheibe, ins Innere geblasen wird und den Lack auf diese Weise energieeffizienter trocknet. Der Quertrockner hat außerdem den Vorteil, dass er für kommende Elektro- und Hybridfahrzeuge und deren stärkere Bodengruppe besser geeignet ist als die Außentrocknung.

Effiziente Trockenabscheidung spart Energie

Neu ist auch der Lackabscheidungsprozess. Bisher wurde der Lacknebel, die nicht auf der Karosserie abgeschiedenen Lackpartikel, in Wasser aufgefangen und anschließend entsorgt. Im Zuge des Aufbaus der Produktion der A5-Familie setzt Audi in Neckarsulm jetzt auf eine Trockenabscheidung. Dabei wird der Lacknebel von hochmodernen Filtern aufgefangen; damit spart diese Form der Abscheidung eine erhebliche Menge an Frischwasser ein. Außerdem ermöglicht die Trockenabscheidung die Wiederverwendung der Luft, sprich: den Umluftbetrieb.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Rund 90 Prozent beträgt der Umluftanteil im Prozess, der Frischluftanteil liegt dementsprechend bei etwa Zehn Prozent – so kann die Frischluftkonditionierung, das heißt vorwärmen und filtern, stark reduziert werden. Die Energieeinsparung liegt bei rund 50 kWh pro Fahrzeug.

Hoher Automatisierungsgrad und modernste Qualitätsüberwachung im Karosseriebau

Neckarsulm ist konzernweit der einzige Standort, der alle Anbauteile inklusive Kotflügel und dazugehöriger Kleinteile im Karosseriebau vollautomatisiert anbaut. Ziel war hier, die Passgenauigkeit der Anbauteile weiter zu verbessern und externe Einflüsse zu minimieren. Allein beim hochkomplexen Kotflügelanbau sind sieben Roboter gleichzeitig im Einsatz, um die Kotflügel mit der Karosse an insgesamt 18 Schraubstellen zeitgleich zu verschrauben. Die Anlieferung der Behälter mit den anzubauenden Teilen sowie die Entnahme daraus erfolgen ebenfalls vollautomatisiert.

Die nötigen Messungen zur Qualitätskontrolle im Karosseriebau finden größtenteils inline statt, sprich: ohne ein Fahrzeug aus der Linie nehmen zu müssen. Bei zwei Stationen kommt eine neue Technik zum Einsatz. Dort sind jeweils vier Roboter mit je einem Messsensor bestückt, um die Maßhaltigkeit des zu prüfenden Bauteils zu ermitteln. Für die Messung ist eine gesamte Abdeckung der Roboterbewegungen notwendig, die mithilfe von 16 Trackingkameras und Referenzmarken erfüllt wird. Das aus dieser Kombination ermittelte Messergebnis wird mit einer Software ausgewertet, visualisiert und den Nutzenden zur Verfügung gestellt. Mit dieser neuen Technologie kann jedes produzierte Fahrzeug direkt auf der Linie durchgemessen werden. Damit steigert Audi die Anzahl an Messungen deutlich; das erlaubt schnellere Reaktionen bei möglichen Abweichungen, genau wie eine dauerhafte und unterbrechungsfreie Qualitätskontrolle.

Augmented-Reality-Software (AR) als App auf handelsüblichen Tablet-PCs mit integrierter Kamera unterstützen die Mitarbeitenden bei der Prüfung der Karosserien.
Diese AR-Anwendungen blenden die zu kontrollierenden Verbindungspunkte in Echtzeit ein. So können die Expertinnen und Experten zielgerichtet prüfen und direkt dokumentieren, ob zum Beispiel Verbindungstechniken wie Schweißnähte oder -punkte vorhanden und nach ihren Sollvorgaben ausgeführt sind. Die virtuelle Überlagerung der aufgenommenen Karosserie erfolgt ohne vorherige Markierungen mithilfe eines softwaregestützten Trackingsystems. Die Anwendung ist mobil und ortsunabhängig durchführbar.

Schmauchreduziertes Fixieren als Weltneuheit

Eine weitere Innovation im Bereich Karosseriebau ist das nahezu schmauchfreie Fixieren. Verklebte Bauteile wie zum Beispiel Klappen und Türen werden mit kleinen Lötpunkten fixiert, um ein Verrutschen der Innen- und Außenteile zu verhindern, bevor der Klebstoff im Ofen aktiviert wird.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Die Innovation bezieht sich auf die gelöteten Fixierpunkte, die – im Gegensatz zu gängigen Verfahren – nahezu schmauchfrei gesetzt werden können. Bekannte Verfahren, zum Beispiel der Trichterspanner mit Gasdüse, arbeiten beim Fixieren mit Gasdruck auf der Löt- bzw. Fixierstelle. Dieser Druck schleudert Schmauchpartikel auf die Fläche rund um den Fixierpunkt. Bisher mussten im Anschluss die zahlreichen Fixierpunkte gereinigt werden, da Schmauch korrosiv ist und Rostbildung fördert.

Das neue, nahezu schmauchfreie Verfahren setzt hingegen auf eine rotierende Gasströmung, die sich wie ein Schutzfilm auf der Bauteiloberfläche ausbreitet und so die Schmauchanhaftung nahezu komplett verhindert. Des Weiteren ist das neue Verfahren mehr als doppelt so schnell als bisher eingesetzte Techniken.

Wassersparende Produktion in Neckarsulm nimmt Fahrt auf

In dem standortübergreifenden Umweltprogramm Mission:Zero steht im Zusammenhang mit einem verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen unter anderem die Wasserversorgung auf der Agenda. Ziel ist es, bis 2035 den ökologisch gewichteten Wasserverbrauch in der Produktion zu halbieren. Dabei setzt Audi in Neckarsulm auf einen geschlossenen Wasserkreislauf mit der am Werk angrenzenden Kläranlage des Abwasserzweckverbands Unteres Sulmtal. Das von der Kläranlage gereinigte Wasser wird von Audi für die Produktion mithilfe von Filteranlagen und Membranen weiter aufbereitet. Nach der Nutzung fließt das Betriebswasser in die Kläranlage zurück. Ab 2025 soll das Betriebswasser für das gesamte Werk in einem geschlossenen Kreislauf geführt und somit sollen bis zu 70 Prozent an Frischwasser eingespart werden.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Markteinführung und Preis

Mit der neuen A5-Familie schlägt Audi das nächste Kapitel in der erfolgreichen Geschichte der Mittelklasse auf. Der neue Audi A5 und der Audi S5* werden im November in Deutschland und zahlreichen anderen europäischen Ländern auf den Markt kommen. Die Audi A5 Familie ist ab Juli 2024 in Deutschland bestellbar. Die Audi A5 Limousine TFSI 110 kW (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5–6,6; CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 171–150; CO_2-Klasse: F–E) wird in Deutschland zu einem Einstiegspreis ab 45.200 Euro serienmäßig unter anderem mit einer Navigation, elektrisch öffnender und schließender Heckklappe und einer Telefonablage mit induktiver Ladefunktion angeboten. Der Audi A5 Avant* kostet in dieser Ausführung ab 46.850 Euro.

Die Audi S5 Limousine* kostet ab 78.500 Euro, der S5 Avant* ab 80.150 Euro. Die S5-Modelle warten mit einer deutlich erweiterten Serienausstattung und einer klar sportlicheren Optik auf. Zu den Serienumfängen gehören beispielsweise LED-Scheinwerfer plus, LED-Heckleuchten pro, 19-Zoll-Räder im Doppel-V-Speichen-Design, elektrisch verstellbare Sportsitze und ein Sportlederlenkrad im Drei-Speichen-Design.

Kommunikation Produkt und Technologie
Stefanie Melander
Pressesprecherin Modellreihe Audi A5,
Lichttechnologie
Tel.: +49 841 89-38053
Mobil: +49 160 93980732
E-Mail: stefanie.melander@audi.de
www.audi-mediacenter.com

Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati produzieren an 21 Standorten in 12 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2023 hat der Audi Konzern rund 1,9 Millionen Automobile der Marke Audi, 13.560 Fahrzeuge der Marke Bentley, 10.112 Automobile der Marke Lamborghini und 58.224 Motorräder der Marke Ducati an Kundinnen und Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2023 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von €69,9 Mrd. ein Operatives Ergebnis von €6,3 Mrd. Weltweit arbeiteten 2023 im Jahresdurchschnitt mehr als 87.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 53.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie einer Vielzahl neuer Modelle setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, vollvernetzter Premiummobilität konsequent fort.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle

Audi A5 Limousine TFSI 110 kW
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5–6,6;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 171–150; CO_2-Klasse: F–E

Audi A5 Limousine TFSI 150 kW
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5–6,6;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 171–151; CO_2-Klasse: F–E

Audi A5 Limousine TFSI quattro 150 kW
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,7–6,9;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 176–158; CO_2-Klasse: G–F

Audi A5 Limousine TDI 150 kW
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,5–4,8;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 143–125; CO_2-Klasse: E–D

Audi A5 Limousine TDI quattro 150 kW
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,6–5,1;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 147–133; CO_2-Klasse: E–D

Audi A5 Avant TFSI 110 kW
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6–6,7;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 173–153; CO_2-Klasse: F–E

Audi A5 Avant TFSI 150 kW
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6–6,8;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 173–154; CO_2-Klasse: F–E

Audi A5 Avant TFSI quattro 150 kW
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,9–7,1;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 179–161; CO_2-Klasse: G–F

Audi A5 Avant TDI 150 kW
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,6–4,9;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 146–128; CO_2-Klasse: E–D

Audi A5 Avant TDI quattro 150 kW
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,7–5,1;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 149–135; CO_2-Klasse: E–D

Audi S5 Limousine TFSI
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8–7,4;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 178–169; CO_2-Klasse: G–F

Audi S5 Avant TFSI
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0–7,6;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 182–171; CO_2-Klasse: G–F

Audi Q8 e-tron
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 25,3–19,5;
CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO_2-Klasse: A

Audi Q6 SUV e-tron
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,7–16,0;
CO_2-Emissionen in g/km: 0; CO_2-Klasse: A