

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

- Audi Design definiert Limousinenkonzept neu und macht Avant noch attraktiver
- Mit neuer Elektronikarchitektur trifft Technologie im Interieur auf Komfort
- Erster Verbrenner ermöglicht über Motoren mit MHEV plus-Technologie elektrische Fahranteile
- Gernot Döllner, CEO von Audi: „Der neue A5 brilliert mit sportlichem Design, neuem Interieur und moderner Elektronik-Architektur. Mit ihm startet zugleich unsere neue Generation effizienter Verbrennungsmotoren“

Ingolstadt/Neckarsulm, 16. Juli 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* und als A5 Avant* und S5 Avant*. Diese Derivate starten als erste Modelle auf der Premium Plattform 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 MHEV plus-Technologie ermöglicht elektrische Fahranteile und damit noch effizienteres Fahren.“

Die neuen Modelle wachsen in Länge und Breite. Zudem erhöht Audi das Niveau der Serienausstattungen – der Audi A5 positioniert sich so in der oberen Mittelklasse.

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

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

Dazu passt die neue User Experience auf Basis der Elektronikarchitektur E³ in der Version 1.2. Sonderausstattungen sind in unterschiedlichen Paketen gebündelt.

Dynamisches und muskulöses 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. Bei der Limousine läuft das sportlich kompakt wirkende Greenhouse 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 bildet 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 betonen die Dynamik des A5 Avant* in der Seitenansicht.

Der breite und deutlich flacher proportionierte Singleframe mit dreidimensionaler Wabenstruktur dominiert die Front. Gemeinsam mit den schlanken und präzise gezeichneten Scheinwerfern prägt er das Fahrzeuggesicht und verleiht diesem einen markanten und fokussierten Ausdruck. Dank der in den Stoßfänger integrierten Softnose ist die Motorhaube flächenbündig in die Front eingelassen. 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.

Das 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. Weitere Highlights in der Heckansicht sind in den Grundmodellen das klare, moderne Design des Stoßfängers mit dunkel abgesetztem Diffusor und die hochwertig gestalteten, rechteckigen Endrohrblenden.

Neue Maßstäbe beim digitalen Licht

In der Front bietet die Audi A5 Familie 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. Dies ermöglicht Car-to-X-Kommunikation und erhöht die Sicherheit im Straßenverkehr, beispielsweise mit dem im A5 neuen Kommunikationslicht.

Die dynamischen Lichtinszenierungen beim Entriegeln und Verlassen des Fahrzeugs spiegeln die Ästhetik der Bewegung als Teil der Audi DNA beim Licht wider. Ebenso wie die aktive digitale Lichtsignatur, die einen neuen Eindruck von Lebendigkeit vermittelt. Die Scheinwerfer und Heckleuchten sind dreidimensional gezeichnet, bieten optionale digitale Lichtsignaturen und bringen so die physische und die digitale Welt zusammen.

Im neuen Interieur trifft Technologie auf Komfort

Das Interieur des neuen Audi A5 beruft sich in seinem Design auf vier charakteristische Merkmale: Zum einen 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 Fahrenden und Beifahrenden in Form der Audi MMI Displays klar ausgerichtet aufbaut. Mit dem Material Driven Design erfüllt der Audi A5 den Anspruch an ein großzügiges Raumgefühl mit hohem Komfort. Der klare Aufbau und die logische Bedienung des Interieurs sorgen für Übersicht in allen Situationen und bilden das vierte Merkmal: Visual Clarity. Hinzu kommt das optionale dynamische Interaktionslicht, um die Interaktion des Autos mit den Insassen zu unterstützen.

Audi MMI Panoramadisplay und Head-up Display

Das neue Bedienkonzept der Audi A5 Familie erhöht die Interaktion mit dem Fahrzeug dank der E³-Elektronikarchitektur. Der neue Audi A5 integriert sich nahtlos in das digitale Ökosystem unserer Kunden und bietet ein persönliches Connectivity-Erlebnis. 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. Audi ergänzt die digitale Bühne für die vorderen Passagiere mit dem optionalen 10,9 Zoll großen MMI Beifahrerdisplay, das perfekt in das Schalttafel design integriert ist. Der neue A5 erhält ein im Vergleich zum Vorgänger weiterentwickeltes, konfigurierbares Head-up Display. Die fahrende Person hat damit erstmals die Möglichkeit, Fahrzeug- und Infotainmentfunktionen über das Head-up Display zu steuern.

Fortschrittliches Hybridsystem MHEV plus

Das neue MHEV plus-System auf Basis eines 48-Volt-Bordnetzes unterstützt den Verbrennungsmotor und steigert gleichzeitig die Performance. Der neue Triebstranggenerator (TSG) ermöglicht elektrische Fahranteile, die zu einer Verbrauchsreduzierung beitragen.

Das MHEV plus-System ermöglicht in der Audi A5 Baureihe im Vergleich zu einem MHEV-System deutliche Vorteile bei den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch.

Die Einsparungen betragen im 2.0 TDI (150 kW Front/quattro) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,7–4,8; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 149–125; CO₂-Klasse: E–D) bis zu 10 g/km bzw. 0,38 l/100 km und im 3.0 TFSI mit V6-Motor (270 kW quattro) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0–7,4; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 182–169; CO₂-Klasse: G–F) bis zu 17 g/km bzw. 0,74 l/100 km (im Normfahrzyklus WLTP)¹.

Der TSG hat zudem eine Funktion, die kurzzeitig bis zu 18 kW (24 PS) elektrische Zusatzleistung zum Verbrennungsmotor beisteuern kann. Beim Verzögern speist der TSG – mit bis zu 25 kW Leistung – Energie zurück in die Batterie (Rekuperation). Rein elektrisches Rangieren und Parken sind somit im begrenzten Rahmen möglich. Durch die Einsatzmöglichkeit eines rein elektrischen Klimakompressors kann die Klimaanlage auch bei Ampelstopps und ausgeschaltetem Verbrennungsmotor betrieben werden.

Beim integrierten und blendingfähigen Bremsregelsystem (iBRS) können das Bremspedal und die Bremshydraulik komplett entkoppelt werden. Bei Modellen mit MHEV plus-System sorgt das iBRS beispielsweise für ein druckloses Anbremsen und erreicht die notwendige Verzögerung dank Rekuperation ohne Einsatz der mechanischen Radbremse. Das heißt, dass zunächst ausschließlich per Rekuperation verzögert wird. Erst bei stärkerer Betätigung des Bremspedals setzt die mechanische Radbremse ein. Das Bremsgefühl bleibt davon unbeeinflusst.

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 unserer Kunden.

Der Einstiegsmotor ist ein 2.0 TFSI mit 110 kW (150 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6–6,6; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 173–150; CO₂-Klasse: F–E). Alternativ ist dieses Aggregat mit einer Leistung von 150 kW (204 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,9–6,6; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 179–151; CO₂-Klasse: G–E) erhältlich. Diese TFSI-Aggregate bekommen einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und arbeiten mit einem modifizierten Brennverfahren, das im Teillastbereich besonders sparsam ist. Die VTG-Technik ermöglicht auch bei Ottomotoren schon bei niedrigen Drehzahlen einen harmonischen und agilen Aufbau des Drehmoments.

¹ Die beschriebenen Vorteile bzgl. CO₂-Emissionen und Verbrauch verstehen sich inklusive Einfluss des Mehrgewichts vom MHEV plus-System gegenüber MHEV-System. Nicht berücksichtigt sind auf Fahrzeugebene weitere CO₂-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).

Erhältlich ist der Turbo-Vierzylinder 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; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 149–125; CO₂-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 Drehmoment von 400 Newtonmeter. Der 2.0 TDI ist mit einem Doppelkupplungsgetriebe als Front- oder mit quattro ultra erhältlich. Zur Effizienz- und Komfortsteigerung ist der Motor mittels des neuen 48-Volt-MHEV-plus-Systems teilelektrifiziert. Die elektrischen Fahranteile reduzieren den CO₂-Ausstoß durch hohe Rekuperationsleistung. Zusätzlich wird der Komfort des TDI mittels 48-Volt-Riemenstartergenerator durch einen ruhigen Motorstart zusätzlich erhöht. Die Reaktionszeit beim Anfahren wird verkürzt und das Auto zeigt sich spürbar agiler.

Der Antrieb der sportlichen S5 Modelle basiert auf einem 3,0-Liter-V6-TFSI-Motor mit 270 kW (367 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0–7,4; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 182–169; CO₂-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 Teileelektrifizierung mittels des neuen 48-Volt-MHEV-plus-Systems führt zu einem verringerten CO₂-Ausstoß durch elektrische Fahranteile und hohe Rekuperationsleistung. Im Vergleich zu einer S4 Limousine TDI (Vorgängermodell) reduziert die S5 Limousine TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8–7,4; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 178–169; CO₂-Klasse: G–F) den CO₂-Ausstoß um bis zu 14 g/km. Sein 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.

Dynamische Auslegung von Fahrwerk und Lenkung

Durch die Weiterentwicklung des Fahrwerks bringt der neue Audi A5 die für Audi markentypischen Fahreigenschaften perfekt auf die Straße. Als Ergebnis umfangreicher Detailarbeit an Fahrwerk und Lenkung bietet der A5 ein präzises, müheloses und weitgehend neutrales Fahrverhalten, das sich bei Wahl des optionalen Fahrwerks mit adaptiven Dämpfern deutlich stärker zwischen Komfort und Sportlichkeit differenzieren lässt. Erheblich an Präzision gewonnen hat auch die Lenkung, die im neuen Modell ausschließlich als Progressivlenkung angeboten wird.

Markteinführung und Preise

Mit der neuen A5 Familie schlägt Audi das nächste Kapitel in der erfolgreichen Geschichte der Mittelklasse auf. Der 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; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 171–150; CO₂-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.

Alle Informationen, Fotos und Videos zur Baureihe des neuen Audi A5 finden Sie im [Audi MediaCenter](#).

Kommunikation Produkt und Technologie

Stefanie Melander
Pressesprecherin Modellreihe Audi A5, Licht
Tel.: +49 841 89-38053
Mobil: +49 160 93980732
E-Mail: stefanie.melander@audi.de
www.audi-mediacycenter.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Julia Abendschön
Pressesprecherin Modellreihen Audi A5,
Audi RS 6 Avant GT
Mobil: +49 152 57766642
E-Mail: julia.abendschoen@audi.de



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, vernetzter Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle

Audi A5 Limousine TFSI 110 kW

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5–6,6;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 171–150; CO₂-Klasse: F–E

Audi A5 Limousine TFSI 150 kW

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5–6,6;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 171–151; CO₂-Klasse: F–E

Audi A5 Limousine TFSI quattro 150 kW

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,7–6,9;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 176–158; CO₂-Klasse: G–F

Audi A5 Limousine TDI 150 kW

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,5–4,8;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 143–125; CO₂-Klasse: E–D

Audi A5 Limousine TDI quattro 150 kW

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,6–5,1;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 147–133; CO₂-Klasse: E–D

Audi A5 Avant TFSI 110 kW

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6–6,7;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 173–153; CO₂-Klasse: F–E

Audi A5 Avant TFSI 150 kW

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6–6,8;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 173–154; CO₂-Klasse: F–E

Audi A5 Avant TFSI quattro 150 kW

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,9–7,1;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 179–161; CO₂-Klasse: G–F

Audi A5 Avant TDI 150 kW

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,6–4,9;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 146–128; CO₂-Klasse: E–D

Audi A5 Avant TDI quattro 150 kW

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,7–5,1;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 149–135; CO₂-Klasse: E–D

Audi S5 Limousine TFSI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8–7,4;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 178–169; CO₂-Klasse: G–F

Audi S5 Avant TFSI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0–7,6;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 182–171; CO₂-Klasse: G–F