

Neue Plug-in-Hybride des Audi A5 vereinen Dynamik, Effizienz und hohe elektrische Reichweite

- Audi bietet Avant und Limousine als e-hybrid quattro* in je zwei Leistungsstufen mit bis zu 270 kW Systemleistung
- HV-Batterie mit höherer Kapazität und Energiedichte sowie smarte Rekuperationsstrategie steigern Effizienz und Leistungsverfügbarkeit
- Intelligentes Hybridmanagement sorgt automatisch für optimale Betriebsstrategie mit elektrischen Reichweiten von bis zu 110 Kilometer

Ingolstadt, 25. März 2025 – Der neue Audi A5 auf der Premium Platform Combustion (PPC) bekommt Familienzuwachs: Erstmals bietet Audi für die A5 Baureihe neben den reinen Verbrennern zwei Plug-in-Hybridmodelle (PHEV) in zwei Leistungsstufen an. Kundinnen und Kunden profitieren von mehr Komfort und technischen Innovationen für die tägliche Mobilität. Die neue Generation der HV-Batterien hat eine um rund 45 Prozent erhöhte Kapazität. Zudem trägt die gesteigerte Rekuperationsleistung zu einer elektrischen Reichweite von bis zu 110 Kilometern bei.

Mit der [neuen A5-Familie](#) hat Audi das nächste Kapitel in seiner erfolgreichen Geschichte der Mittelklasse mit geschärfter Designsprache, modernster Verbrennungsmotorentechnologie und neuem Bedienkonzept aufgeschlagen. Die neuen Plug-in-Hybridmodelle für die A5 Baureihe bieten den Kundinnen und Kunden noch mehr Flexibilität und Effizienz. Um die neuen PHEVs noch deutlicher zu erkennen, führt Audi ab sofort die Technologiebezeichnung „e-hybrid“ ein. „Als Teil unserer Modelloffensive erweitern wir 2025 unser Angebot an Plug-in-Hybriden grundlegend“, sagt Audi CEO Gernot Döllner. „Die neue Generation unserer Plug-in-Hybrid-Modelle bietet mit bis zu 270 kW Systemleistung ein sportlich-komfortables Fahrerlebnis sowie eine ausgewogene Kombination aus Performance und Effizienz.“ Geoffrey Bouquot, Vorstand für die Technische Entwicklung der AUDI AG, ergänzt. „Die gesteigerte elektrische Reichweite unserer neuen Plug-in-Hybride ermöglicht es unseren Kundinnen und Kunden, den Großteil ihrer täglichen Fahrten rein elektrisch zurückzulegen. Unsere Hybridtechnologie verbindet das Beste aus zwei Welten und schafft ein hohes Maß an Flexibilität im Alltag. Und durch die geänderte Technologiebezeichnung ‚e-hybrid‘ wird dies nun auch auf den ersten Blick erkennbar.“

Der neue **Audi A5 Avant e-hybrid quattro*** sowie die **Audi A5 Limousine e-hybrid quattro*** sind in **zwei Leistungsstufen** verfügbar. Angetrieben werden sie von einem 2.0 TFSI Motor mit einer Leistung von 185 kW (252 PS) und einer E-Maschine, die bis zu 105 kW leistet. In der 270 kW-Version (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,7–2,1 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,9–15,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert):

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.*

61–47 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,4–6,5 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: F–E) beschleunigen Avant und Limousine in 5,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Versionen mit 220 kW (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,6–2,0 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,8–14,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 60–45 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,4–6,3 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: F–E) beschleunigen in 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Alle Varianten erreichen eine Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h.

Herzstück der neuen A5 Plug-in-Hybride ist die **neue Hochvoltbatterie** im Heck der Fahrzeuge. Audi hat deren Kapazität mit 25,9 kWh (netto 20,7 kWh) um rund 45 Prozent gesteigert. Die maximale AC-Ladeleistung wurde auf 11 kW erhöht. Mit dieser Leistung verkürzt sich die Ladezeit auf lediglich 2,5 Stunden von 0 auf 100 Prozent.

Audi hat auch die **Rekuperationsleistung deutlich gesteigert** und der Grad der Schubrekuperation lässt sich im EV-Modus über Paddles am Lenkrad einstellen. Grundsätzlich fährt der neue A5 e-hybrid* möglichst lange elektrisch, um die vorhandene Batterieladung bis zum Ziel vollständig zu nutzen. Bei entsprechender Aktivierung rekuperiert das Fahrzeug selbsttätig. Parameter hierfür sind Streckendaten, die in der Navigation hinterlegt sind. Automatisch rekuperieren kann der neue A5 e-hybrid quattro* auch ohne aktive Zielführung.

Das **Hybrid-Management** der neuen Modelle ist auf Effizienz, Flexibilität und maximalen Kundenkomfort ausgelegt und wählt automatisch die optimale Betriebsstrategie. Es stehen **zwei Betriebsmodi** zur Verfügung: „EV“ und „Hybrid“. Im EV-Modus fahren die PHEV-Modelle konsequent elektrisch. Beim Fahren im Hybrid-Modus hält das Hybridmanagement den Ladezustand bei Bedarf auf einem konstanten Wert, um genug elektrische Energie für einen späteren Einsatz aufzusparen, beispielsweise für elektrisches Fahren in der Stadt. Über den automatischen Hybrid-Modus hinaus lässt sich nun erstmals mit einem Slider der Wunsch-Ladezustand individuell auswählen.

Die PHEV-Modelle erhalten wie auch die gesamte A5 Familie eine **Serienausstattung auf hohem Level**. Bei den sportlich designten A5 e-hybrid quattro* Modellen in der höheren Leistungsstufe sind das Exterieur S line Paket, das Optikpaket schwarz und die Privacy-Verglasung für einen besonders dynamischen Auftritt serienmäßig an Bord.

Die A5 Limousine e-hybrid quattro* in der kleineren Leistungsstufe kostet **in Deutschland ab 62.500 Euro**. Der Preis für den neuen A5 Avant e-hybrid quattro* startet bei **64.150 Euro**. Die Limousine in der größeren Leistungsstufe und mit einer deutlich angereicherten Serienausstattung kostet ab **70.900 Euro**, für den A5 Avant e-hybrid quattro* in der größeren Leistungsstufe beginnen die Preise bei **72.550 Euro**. Die neuen e-hybrid-Modelle, die in Neckarsulm gebaut werden, sind **ab 27. März 2025 in Europa bestellbar**. Die Markteinführung ist ab April 2025 geplant.

Im Folgenden finden Sie detaillierte Informationen zu den Audi A5 e-hybrid quattro Modellen.*

Intelligentes Antriebsmanagement für mehr Effizienz

Das Hybrid-Management der neuen Modelle ist auf Effizienz, Flexibilität und maximalen Kundenkomfort ausgelegt und wählt automatisch die optimale Betriebsstrategie. Den elektrischen Antrieb übernimmt eine permanenterregte Synchronmaschine mit 105 kW Spitzenleistung. Die E-Maschine ist in das Gehäuse der Siebengang-S tronic integriert. Bereits nahe der Leerlaufdrehzahl steht das volle Systemdrehmoment zur Verfügung – 500 Nm bei der Variante mit 270 kW Leistung (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,7–2,1 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,9–15,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 61–47 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,4–6,5 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: F–E) und 450 Nm bei der mit 220 kW (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,6–2,0 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,8–14,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 60–45 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,4–6,3 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: F–E). Neu entwickelt ist die Leistungselektronik (Pulswechselrichter), die in den Plug-in-Hybrid-Modellen des A5 zum Einsatz kommt. Der Pulswechselrichter ist kleiner, leichter und effizienter und reduziert auf diese Weise die elektrischen Verbräuche. Auch der Verbrauch im Hybrid-Modus ist deshalb geringer.

Batteriekapazität und Energiedichte maßgeblich gesteigert

Herzstück der neuen A5 Plug-in-Hybride ist die neue Hochvoltbatterie (HV-Batterie) im Heck der Fahrzeuge. Audi hat deren Kapazität mit 25,9 kWh (netto 20,7 kWh) im Vergleich zum Vorgängermodell des A6 TFSI e* um rund 45 Prozent gesteigert. Dagegen ist der Bauraumbedarf angesichts der deutlich gestiegenen Kapazität nur geringfügig angewachsen. Die HV-Batterie ist 992 x 996 x 177 Millimeter groß. Aufgrund des weiterentwickelten und deutlich optimierten Zusammenspiels zwischen mechanischer Reibbremse und Energierückgewinnung über die E-Maschine ist außerdem die Rekuperationsleistung angestiegen.

Die Zellen der Batterie für den A5 e-hybrid* sind aufgrund der Bauraumverhältnisse in einer Ebene angeordnet und im Hinterwagen integriert. Jede prismatische Zelle speichert rund 46 Prozent mehr Energie als die Zellen, die bislang bei Flachbodenfahrzeugen im C-Segment zum Einsatz gekommen sind. Die Ladungsmenge der Zellen beträgt jeweils 70 Ampere-Stunden (Ah). Die Rohstoffzusammensetzung der Zellen ermöglicht eine höhere Energiedichte. Gebündelt wird die Energie der Batterie in 17 Zellen, sogenannten Stacks. Sechs dieser Stacks bilden eine Einheit und werden in Reihe geschaltet.

Was die Anordnung der Batteriezellen betrifft, verfolgt Audi mit cell-to-pack einen neuen Ansatz. Bei diesem Verfahren werden die Zellen nicht mehr in ein Batteriemodul platziert, sondern direkt ins Batteriegehäuse eingeklebt. Aufgrund der dadurch ermöglichten höheren Packungsdichte lassen sich bei reduziertem Platzbedarf Energieinhalt und Energiedichte des HV-Systems steigern. Dank der technischen Weiterentwicklungen der Zellchemie steht auch bei geringem Ladezustand (State-of-Charge, SoC) und niedrigen Außentemperaturen eine im Vergleich zur Vorgängergeneration höhere elektrische Leistung zur Verfügung.

Die maximal mögliche AC-Ladeleistung wurde von zweiphasig 7,4 kW auf dreiphasig 11 kW – abhängig von der jeweiligen Infrastruktur – erhöht. Mit dieser gesteigerten Leistung verkürzt sich die Ladezeit der HV-Batterie auf lediglich 2,5 Stunden von 0 auf 100 Prozent. Ein Ladekabel (Mode 3, Stecker-Typ 2) für das bequeme Laden zu Hause und unterwegs ist Serie. Der Audi eigene Ladedienst [Audi charging](#) gewährt auf Wunsch Zugang zu zahlreichen AC-Ladepunkten in 29 europäischen Ländern.

Mehr Energierückgewinnung im Schub- und Bremsbetrieb

Im Vergleich zur PHEV-Vorgängergeneration des A6 hat Audi im neuen A5 e-hybrid* die Rekuperationsleistung deutlich gesteigert. Grundsätzlich versucht das PHEV-Modell, möglichst lange elektrisch zu fahren und die vorhandene Batterieladung bis zum Ziel vollständig zu nutzen. Entscheidend für die Effizienz des Plug-in-Hybrid-Antriebs sind die Phasen, in denen der Fuß vom Fahrpedal genommen wird. In solchen Situationen erfolgt die Regelung der Schubrekuperation abhängig von der gewählten Fahrstufe über eine jeweils definierte Verzögerung. Zusätzlich kann in den Fahrstufen D und M die automatische Rekuperation im MMI voreingestellt werden. Dabei variiert das Fahrzeug die Rekuperation selbsttätig. Parameter hierfür sind Streckendaten, die in der Navigation hinterlegt sind wie Gefälle, Kurvenradien, Ortsschilder oder Geschwindigkeitsbegrenzungen. Ein weiterer wichtiger Faktor ist der vorausfahrende Verkehr. Prädiktive Signale werden dann, sobald die automatische Rekuperation ausgewählt ist, mit Hilfe des Prädiktiven Effizienzassistenten (PEA) in die Schubrekuperationsfunktion eingespeist. Automatisch rekuperieren kann der neue A5 e-hybrid* auch ohne aktive Zielführung.

In Verzögerungsphasen mit zusätzlich betätigtem Bremspedal können der A5 Avant e-hybrid quattro* sowie die A5 Limousine e-hybrid quattro* bis zu 88 kW Leistung zurückgewinnen und in die HV-Batterie einspeisen. Als Generator betrieben, übernimmt die E-Maschine mehr als 90 Prozent aller Verzögerungsvorgänge. Das integrierte blendingfähige Bremsregelsystem (iBRS) sorgt dabei für ein druckfreies Anbremsen und bestmögliche Rekuperation. Erst bei stärkeren Bremsmanövern kommen die hydraulischen Radbremsen hinzu. Das Bremsgefühl für Fahrerinnen und Fahrer bleibt davon komplett unbeeinflusst, da Bremspedal und Bremshydraulik entkoppelt sind.

Rekuperation über Paddles am Lenkrad einstellbar

Dank der in der Premium Platform Combustion (PPC) eingesetzten neuen E³ Elektronikarchitektur lässt sich der Grad der Schubrekuperation im elektrischen Fahrmodus (EV-Modus) analog zu den vollelektrischen Modellen über Paddles am Lenkrad in drei Stufen einstellen. Die Wahl der elektrischen Brems- und damit Rekuperationsstufe erfolgt über das linke Paddle (Minus). Mit dem rechten Paddle (Plus) kann die Rekuperationsstufe wieder zurückgenommen werden. Auf diese Weise lässt sich beispielsweise vor einer Kurve mittels der Paddles eine höhere Verzögerung einstellen. Auf Stufe Null rollt der Plug-in-Hybrid frei, ohne zusätzliches Schleppmoment, wenn der Fuß vom Fahrpedal genommen wird. In dieser Einstellung wird nur beim Einsatz der Bremse Energie zurückgewonnen.

Intelligente Betriebsstrategie für maximale Effizienz

In den neuen PHEV-Modellen des A5 stehen zwei Betriebsmodi zur Verfügung: „EV“ und „Hybrid“. Im EV-Modus fahren die PHEV-Modelle konsequent elektrisch. Zugeschaltet wird der Verbrenner nur in folgenden Situationen: Bewusste Abwahl über die Schalterleiste unterhalb des Panoramadisplays oder über das MMI, beim Fahrprogramm S, über den gewählten Modus des Fahrdynamiksystems Audi drive select oder beim Start einer Routenführung mit aktiviertem Hybrid-Assistenten. Wenn die Zielführung der Navigation aktiv ist, berücksichtigt der Hybrid-Assistent die Streckendaten für die Wahl der Antriebsart. Auch bei einem Kickdown schaltet sich der Verbrenner zu, der EV-Modus wird so lange deaktiviert, bis der Kickdown wieder gelöst wird. Tritt keine dieser Situationen ein, nutzen die neuen PHEV-Modelle die HV-Batterie im EV-Modus so lange, bis sie vollständig entladen ist. Der Slider, mit dem sich der gewünschte Ladezustand der HV-Batterie (SoC) über das MMI im Hybrid-Modus steuern lässt, ist im EV-Modus nicht bedienbar, da die Batterieladung vollständig genutzt wird. Im EV-Modus ist die Geschwindigkeit auf 140 km/h begrenzt. Starten lassen sich die PHEV-Modelle entweder im EV-Modus oder im Hybrid-Modus. Dabei bleibt der voreingestellte Modus bei einem Neustart jeweils erhalten.

Beim Fahren im Hybrid-Modus hält das Hybridmanagement den Ladezustand bei Bedarf auf einem konstanten Wert, um genug elektrische Energie für einen späteren Einsatz aufzusparen, beispielsweise für elektrisches Fahren in der Stadt. Die A5 Limousine e-hybrid quattro* kann gemäß dem WLTP EAER City Wert bis zu 116 km rein elektrisch fahren.

Sowohl für die Kurz- als auch die Langstrecke ist der Hybrid-Modus im Sinne eines wirkungsgradoptimalen Verbrauchs der effizienteste Fahrmodus. Je nach Fahrsituation beziehungsweise Leistungswunsch des Fahrers entscheidet die Betriebsstrategie, ob elektrisch oder hybridisch gefahren werden soll, um so effizient wie möglich unterwegs zu sein. Dabei fährt das PHEV-Modell innerstädtisch bevorzugt elektrisch. Im Falle höherer Geschwindigkeiten nehmen die hybridischen Fahranteile zu. Bei aktiver Routenführung fließt die Routenplanung in die Betriebsstrategie ein. Die Betriebsstrategie wählt dann automatisch die bestmögliche Energiekonfiguration für die gewünschte Strecke aus. Das Fahrzeug berechnet, auf welchen Streckenabschnitten elektrisch gefahren werden soll, um eine möglichst effiziente Fahrweise zu erreichen. So werden Abschnitte mit voraussichtlich geringer Fahrgeschwindigkeit, wie beispielsweise Ortschaften oder Staus, bevorzugt elektrisch gefahren. Bei aktiviertem Hybrid-Assistenten und aktiver Routenführung werden vorgenommene Einstellungen wie beispielsweise der Wunschladezustand überschrieben, um die effiziente Betriebsstrategie sicherzustellen.

Über den automatischen Hybrid-Modus hinaus lässt sich nun erstmals mit einem Slider der Wunsch-Ladezustand individuell auswählen. Auf diese Weise bestimmen Nutzerinnen und Nutzer präzise, wie hoch der Ladezustand der HV-Batterie sein soll. Außerdem lässt sich beispielsweise vor Fahrtantritt der Ladestand so einstellen, dass noch genügend Energie für das elektrische Fahren bereitsteht, wenn am Zielort elektrisches Fahren gewünscht ist oder keine Lademöglichkeit besteht.

Der gewünschte Ladezustand kann dafür in definierten Schritten mittels Schieberegler auf einer Prozentskala eingestellt werden. Wenn der eingestellte SoC-Wert (State of Charge) unter dem aktuellen Ist-SoC-Wert liegt, wird die HV-Batterie bis zu diesem Wert entladen. Stimmen Soll- und Ist-Wert überein, arbeitet überwiegend der Verbrenner, um den Ladezustand zu halten. Wenn der Soll-Ladezustand über dem Ist-Ladezustand eingestellt ist, wird das Fahrzeug mit dem Verbrennungsmotor angetrieben, um die HV-Batterie aufzuladen. Das Laden der HV-Batterie erfolgt im Sinne maximaler Effizienz und möglichst geringer Umweltbelastung. Das bedeutet, dass das Aufladen der Batterie durch den Verbrenner nur während einer Geschwindigkeit von mehr als 65 km/h erfolgt – unterhalb wird der Ladezustand gehalten. Dies maximiert die Effizienz und gewährleistet einen höheren elektrischen Fahranteil in der Stadt oder im Stop-and-go-Verkehr. Die HV-Batterie lässt sich auf diese Weise bis zu einem SoC von 75 Prozent laden. So ist sichergestellt, dass das Laden der HV-Batterie im Fahrbetrieb mit einem maximalen Wirkungsgrad erfolgt. Um den SoC über die 75 Prozent zu erhöhen, ist eine externe AC-Ladequelle nötig.

Ausstattung mit umfangreicher Seriensezung

Die PHEV-Modelle erhalten wie auch die gesamte A5 Familie eine Serienausstattung auf hohem Level. Dazu gehören unter anderem eine Progressivlenkung, Navigation, das MMI-Panoramadisplay und eine Telefonablage mit induktiver Ladefunktion.

Darüber hinaus wird die Serienausstattung der PHEV-Modelle um eine 3-Zonen-Klimaautomatik, eine Standklimatisierung und um 18-Zoll-Räder ergänzt. Das Kofferraumvolumen des Avant beträgt 361 Liter. Bei umgeklappten Rücksitzen, die sich im Verhältnis 40:20:40 serienmäßig umlegen lassen, stehen bis zu 1.306 Liter zur Verfügung. Bei der Limousine verfügt der Kofferraum über ein Fassungsvermögen von 331 und 1.175 Liter. Die zulässige Anhängelast beträgt gebremst maximal 1.900 Kilogramm und ungebremst 750 Kilogramm. Die Dachlast liegt bei maximal 90 Kilogramm, die Stützlast bei maximal 80 Kilogramm.

Die serienmäßige Klimaanlage mit elektrischem Kältemittelverdichter arbeitet nicht nur während der Fahrt im EV- und Hybrid-Modus, sondern auch im Stand elektrisch vor Fahrtantritt. Die Standklimatisierung sorgt auf Wunsch für eine komfortable Innenraumtemperatur bereits vor dem Einsteigen. Sie lässt sich direkt im Fahrzeug oder über die myAudi App programmieren.

Mit der optionalen Komfort-Standklimatisierung lassen sich weitere optional erhältliche Ausstattungen wie Sitzheizung, Sitzlüftung, Lenkradheizung und die Glasflächenheizung aktivieren. Beim Entriegeln des Fahrzeugs mit dem Funkschlüssel kann außerdem eine „Kurz-Klimatisierung“ gestartet werden. So lässt sich auch ohne App der Innenraum zügig klimatisieren. Die serienmäßige 3-Zonen-Klimaautomatik regelt automatisch die Lufttemperatur, -menge und -verteilung jeweils getrennt für Fahrer, Beifahrer und die zweite Sitzreihe. Die Komfort-Standklimatisierung ist im MMI oder komfortabel über die myAudi App einstellbar oder aktivierbar.

Bei den sportlich designten A5 e-hybrid quattro* mit 270 kW Leistung (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,7–2,1 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,9–15,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 61–47 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,4–6,5 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: F–E) sind das Exterieur S line Paket, das Optikpaket schwarz und die Privacy-Verglasung für einen besonders dynamischen Auftritt serienmäßig an Bord. Analog dem Audi S5 verfügt der e-hybrid quattro mit 270 kW über die LED-Scheinwerfer plus und die LED-Heckleuchten pro. Die Einparkhilfe plus mit Distanzanzeige und Rückfahrkamera, Sportsitze in einer Leder- Kunstlederkombination, das Sportfahrwerk, 19-Zoll-Räder sowie rote Bremssättel runden die umfangreiche Serienausstattung ab. Die Variante mit 220 kW (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,6–2,0 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,8–14,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 60–45 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,4–6,3 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: F–E) verfügt serienmäßig unter anderem über 18-Zoll-Räder und eine 3-Zonen-Klimaautomatik. Alle A5 Modelle sind für den europäischen Markt außerdem mit Sitzheizung vorne ausgestattet.

Je nach Wunsch können die neuen Plug-in-Hybride und alle Modelle der A5-Familie darüber hinaus mit unterschiedlichen Ausstattungspaketen bestellt werden, die eine Vielzahl an Sonderausstattungen bündeln und verschiedenen Kundenwünschen gerecht werden. Neu im Programm für Europa ist das Businesspaket. In der PHEV-Variante ist das Paket für die Leistungsstufe mit 220 kW verfügbar. Das Einstiegspaket bündelt die wichtigsten Ausstattungen, die den Komfort und die digitale Vernetzung im Fahrzeug erhöhen. Ausgewählte Assistenzsysteme und weitere Highlights unterstützen beim Fahren im Alltag. Das Paket beinhaltet unter anderem den adaptiven Geschwindigkeitsassistenten, die Einparkhilfe plus mit Distanzanzeige, den Parkassistenten und eine Rückfahrkamera. Der Audi Application Store im MMI des Fahrzeugs ermöglicht den Zugang zu einer stetig wachsenden Auswahl beliebter Apps.

Das Smartphone-Interface verbindet das Smartphone mit dem Fahrzeug und bringt Smartphone-Inhalte direkt auf das MMI touch Display. Die zum Businesspaket zählenden Sportsitze vorn sorgen mit einer elektrischen 4-Wege-Lendenwirbelstütze, manuellen Einstellung der Oberschenkelauflage, integrierten Kopfstützen sowie mit ausgeprägten Sitzseitenwangen für noch mehr Komfort und besseren Seitenhalt in Kurven.

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-mediacyber.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Eva-Maria Becker

Pressesprecherin Produkt und Technologie

Mobil: +49 173 9393522

E-Mail: eva-maria.becker@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.

2024 hat der Audi Konzern rund 1,7 Millionen Automobile der Marke Audi, 10.643 Fahrzeuge der Marke Bentley, 10.687 Automobile der Marke Lamborghini und 54.495 Motorräder der Marke Ducati an Kundinnen und Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2024 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von €64,5 Mrd. ein Operatives Ergebnis von €3,9 Mrd. Zum Stichtag 31. Dezember arbeiteten weltweit mehr als 88.000 Menschen für den Audi Konzern, davon mehr als 55.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie einer Vielzahl neuer Modelle setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, vollverbundener Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:

Audi A5 Avant e-hybrid quattro 220 kW

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,6–2,1 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,8–15,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 60–47 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B;
Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,4–6,5 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: F–E

Audi A5 Avant e-hybrid quattro 270 kW

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,7–2,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,9–15,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 61–50 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B;
Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,4–6,7 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: F–E

Audi A5 Limousine e-hybrid quattro 220 kW

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,6–2,0 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,7–14,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 60–45 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B;
Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,3–6,3 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: F–E

Audi A5 Limousine e-hybrid quattro 270 kW

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,6–2,1 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,7–15,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 60–47 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B;
Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,3–6,5 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: F–E