



Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie

Stefanie Melander

Telefon: +49 841 89-38053

E-Mail: stefanie.melander@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

September 2019

PRESSE-INFORMATION

Die Audi A5-Baureihe im neuen Look

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum Audi A5	
Die Fakten	7
Produkthighlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	9
Alles, was Sie über den Audi A5 wissen müssen	
▶ Design	9
Exterieurdesign	10
Lichtdesign	10
Interieurdesign	11
Farben und Materialien	11
Raumkonzept und Karosserie	12
▶ Vernetzung	13
Bedienkonzept	13
Infotainment und connect	15
Digitale Dienste	16
Fahrerassistenzsysteme	17
▶ Antrieb und Fahrwerk	17
Elektrifizierung	17
Motoren und Kraftübertragung	17
Fahrwerk	23
▶ Der Audi S5 TDI	24
▶ Das Audi A5 Cabriolet und das S5 Cabriolet	29
▶ Der A5 edition one	32

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



Kompakt informiert

Der Audi A5 wird noch attraktiver: Eleganz und Dynamik

Der Audi A5 Sportback, das A5 Coupé und das A5 Cabriolet präsentieren sich in neuem, gestrafftem Look und mit topaktuellem MMI touch-Bedienkonzept. Die Mild-Hybrid-Technologie bietet mehr Komfort und senkt zugleich den Kraftstoffverbrauch. Im überarbeiteten Audi S5 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 6,2 - 6,1; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 162 - 160) und im S5 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 - 6,1; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 161 - 160) sorgt ein 3.0 TDI-Motor mit elektrisch angetriebenem Verdichter und 48-Volt-Hauptbordnetz für starken Durchzug.

Sportlicher Auftritt: das Exterieurdesign

Elemente der neuen Designsprache aus der Oberklasse prägen die sportliche Ästhetik im überarbeiteten Audi A5. Schon die erste Baureihe von 2007 faszinierte mit ihrer sportlich-harmonischen Linienführung. Im Jahr 2016 bei der zweiten Generation gewann der Auftritt neue, schärfere Akzente. Jetzt hat Audi das Exterieur markant überarbeitet, vor allem die Front wirkt noch entschiedener. Der Singleframe mit Wabengitter-Einsatz ist flacher und etwas breiter geworden, Luftschlitze über dem Grill erinnern an den Audi-Klassiker Sport quattro aus dem Jahr 1984. Ein markantes Blade schließt den Stoßfänger mit den vergrößerten Lufteinlässen nach unten ab. Ein neuer Schweller macht die Seitenansicht optisch schlanker; ein Diffusoreinsatz mit trapezförmigen Endrohren lässt das Heck breiter wirken.

Serienmäßig fahren alle Karosserie- und Motorisierungsvarianten in der A5-Reihe mit Scheinwerfern in LED-Technologie vom Band. Auf Wunsch bietet Audi als erste Ausbaustufe Matrix LED-Scheinwerfer mit LED-Heckleuchten mit dynamischem Blinklicht an. In der höchsten Ausbaustufe erhält der Kunde die Matrix LED-Scheinwerfer inklusive Audi Laserlicht LED-Heckleuchten mit dynamischem Blinklicht und dynamischer Lichtinszenierung. Neu ist auch das Konzept der Ausstattungslinien. Beim Exterieur gibt es jetzt neben der Basisvariante, zwei optionale Linien: advanced und S line, dazu kommt der eigenständige Look der S-Modelle und des A5 Cabriolets. Die Exterieurlinien und Interieurpakete S line und design selection sind ab sofort frei kombinierbar. Kunden können unter 12 Lackfarben, darunter der neue Ton Distriktgrün Metallic, wählen.

Im Innenraum der A5-Modelle dominieren die horizontalen Linien. Das große MMI touch-Display, die Zentrale des neuen Bediensystems, steht im Mittelpunkt der Instrumententafel und ist leicht zum Fahrer hin geneigt. Im Dunkeln setzt das mehrfarbige Kontur-/Ambiente-lichtpaket Akzente. Bei der Ausstattungslinie design selection ist es serienmäßig an Bord.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Zukunftsweisend: die Vernetzung

Mit seinem neuen MMI touch-Konzept bietet der hochvernetzte Audi A5 ein Bedienerlebnis wie ein modernes Smartphone: Ein 10,1 Zoll-Touch-Display mit akustischer Rückmeldung löst den bisherigen Dreh-/Drück-Steller ab. Die Grafik ist clean und reduziert, die Menüstruktur kommt den Erwartungen des Benutzers entgegen. Die MMI-Suche basiert auf freier Texteingabe und führt sehr rasch zu passenden Treffern. Die natürlich-sprachige Steuerung versteht viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch. Die Top-Ausstattung ist die Infotainmentzentrale MMI Navigation plus.

Auch die Navigation präsentiert sich mit neuen Funktionen intelligent und intuitiv: Sie macht beispielsweise auf Grundlage der bisher gefahrenen Strecken Routenvorschläge. Das Angebot von Audi connect und Audi connect plus umfasst viele Online-Services, darunter die Online-Verkehrszeichen- und Gefahreninformationen, On-Street Parking sowie der Car-to-X-Dienst Ampelinformationen, den Audi im Juli in Ingolstadt gestartet hat. Dort verbindet er das Auto mit dem Zentralrechner der Stadt, der die Ampelanlagen steuert. Die myAudi App vernetzt das Auto mit dem Smartphone des Kunden. Die serienmäßige Personalisierung erlaubt bis zu sieben unterschiedliche Nutzer-Profile zu erstellen, um die persönlichen Einstellungen und Präferenzen zu speichern. Mit dem optionalen digitalen Audi connect Schlüssel wird das kompatible Android-Smartphone zum Fahrzeugschlüssel, das die Türen entriegelt und den Motor startet.

Der überarbeitete Audi A5 nutzt eine neue Main Unit mit gesteigerter Rechenpower – den Modularen Infotainmentbaukasten der dritten Generation (MIB 3). Er arbeitet mit der ebenfalls neuen Communication Box zusammen, die Aufgaben wie die Telefonie oder die Audi connect-Dienste bearbeitet. Der Audi A5 hat bereits serienmäßig einen WLAN-Hotspot an Bord. Der Fahrer bedient das Full-HD 12,3-Zoll-Display (1.920 x 720 Pixel) des Audi virtual cockpit plus am Multifunktionslenkrad und kann zwischen drei Ansichten wählen. Ergänzend gibt es das Head-up-Display, das wichtige Informationen in das direkte Sichtfeld des Fahrers projiziert.

Mit functions on demand kann der Kunde künftig Funktionen zu jedem beliebigen Zeitpunkt nach dem Kauf online über die myAudi App nachbuchen. Die Audi phone box und das Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang ergänzen das Angebot im Audi A5.

Für die überarbeiteten A5-Modelle stellt Audi zahlreiche Fahrerassistenzsysteme bereit, einige davon serienmäßig. Die optionalen Systeme in Deutschland sind in den neu geschnürten Paketen, „Fahren“ und „Parken“ zusammengefasst.



Stark, gepflegt, effizient: der Antrieb

Für die überarbeiteten Audi A5-Modelle sind in Europa acht Motorisierungen erhältlich. Die Palette umfasst fünf TDI und drei TFSI. Die Leistungsspanne reicht von 120 kW (163 PS) bis 260 kW (354 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,9 – 3,7; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 203 – 98). Hier sind die S-Modelle mit den starken V6-Aggregaten bereits dabei. Die Motoren halten die Limits der Abgasnorm Euro 6d-temp ein.

Zur Markteinführung haben vier A5-Motorisierungen ein Mild-Hybrid-System (MHEV) an Bord. Ein Riemen-Starter-Generator, der mit der Kurbelwelle verbunden ist, gewinnt beim Verzögern Energie zurück und speichert sie in eine kompakte Lithium-Ionen-Batterie. Bei den Vierzylindermotoren ist das MHEV-System in das 12-Volt-Bordnetz integriert, bei den S-TDI-Modellen in ein neues 48-Volt-Hauptbordnetz. Im Alltagsbetrieb kann diese Elektrifizierung nach Audi-Messungen den Kraftstoffverbrauch beispielsweise beim S5 TDI um bis zu 0,4 Liter pro 100 Kilometer verringern – durch Rekuperation oder durch Abschalten des Motors, wenn der Fahrer vom Gas geht. Der Start-Stopp-Bereich beginnt ungewöhnlich früh, der Wiederstart erfolgt schnell und weich.

Alle A5-Modelle nutzen als Kraftübertragung ein Automatikgetriebe, entweder eine Siebengang S tronic oder eine Achtstufen-tiptronic. Der quattro-Antrieb ist für die mittleren Motorisierungen optional zu haben, bei den drei stärksten ist er Serie. Für den V6-TDI mit 210 kW (286 PS) sowie für die S-Modelle ist das Sportdifferenzial bestellbar, das die Motormomente bei schneller Kurvenfahrt aktiv zwischen den Hinterrädern verschiebt.

Kultivierte Sportlichkeit: das Fahrwerk

Das Fahrwerk harmoniert perfekt mit dem Charakter kultivierter Sportlichkeit, den alle A5-Modelle vermitteln. Neben der sportlich-komfortablen Serienabstimmung gibt es optional auch ein strafferes Sportfahrwerk oder ein Fahrwerk mit geregelter Dämpfung. Es ist neben der Lenkung, dem Automatikgetriebe und dem Motormanagement in das Fahrdynamiksystem Audi drive select integriert, das bei Modellen ab 140 kW serienmäßig an Bord ist. Der Fahrer wählt zwischen fünf Audi drive select-Profilen und legt damit fest, wie diese Komponenten zusammenarbeiten. Hinter den großen Rädern – bis 20 Zoll Durchmesser – sitzen starke Bremsen.



Mächtiges Drehmoment: die Audi S5 TDI

700 Nm Drehmoment und 255 kW (347 PS) Leistung – die überarbeiteten Audi S5 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 6,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 – 160*) und S5 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 6,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 161 – 160*) haben auf den europäischen Märkten einen V6-Dieselmotor unter der Haube. Der 3.0 TDI bietet bulligen Durchzug, kultivierten Lauf und hohe Reichweite – auch dank seines MHEV-Systems und des elektrisch angetriebenen Verdichters (EAV), der den Turbolader unterstützt. Beide S TDI-Modelle beschleunigen in unter 5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die elektronisch begrenzte Spitze von 250 km/h ist nur Formsache.

Eine Achtstufen-tiptronic und der permanente Allradantrieb quattro übertragen beim S5 Sportback und beim S5 Coupé die Kraft. Ein straffes S-Sportfahrwerk ist Serie, eine Dämpferregelung Option. Am Exterieur und im Interieur weisen viele Designdetails auf die Sonderstellung der S TDI-Modelle hin – von den vier runden Endrohren der Abgasanlage bis zum S-Modus im optionalen Audi virtual cockpit.

Auf den Märkten außerhalb Europas bietet Audi das S5 Coupé und den S5 Sportback mit dem 3,0-Liter-TFSI an. Der Turbo-aufgeladene Benzin-Direkteinspritzer leistet 260 kW (354 PS) und stemmt von 1.370 bis 4.500 Umdrehungen pro Minute 500 Nm Drehmoment. Der V6 bringt das S5 Coupé TFSI in 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter auf die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Beim S5 Sportback TFSI dauert der Standardsprint zwei Zehntelsekunden länger.

Unter freiem Himmel: das Audi A5 Cabriolet und das S5 Cabriolet

Wie jeder offene Audi besitzt das A5 Cabriolet ein klassisches Stoffverdeck. Es ist als Akustikverdeck ausgeführt und öffnet sich in 15 Sekunden vollautomatisch bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Gezielte Verstärkungen verleihen der Karosserie hohe Steifigkeit. Der Gepäckraum des Viersitzers umfasst bei geschlossenem Verdeck 370 Liter Volumen; die geteilten Fondlehnen lassen sich nach vorne klappen. Für das überarbeitete A5 Cabriolet zu Marktstart stehen sechs Motoren zur Wahl – die drei TDI-Modelle mit 120 kW (163 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,5 – 4,0; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 118 – 106), 140 kW (190 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,4 – 4,5; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 143 – 118) und 210 kW (286 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 5,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 153) und zwei TFSI-Modelle mit 140 kW (190 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 5,9; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 140 – 134) sowie mit 180 kW (245 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 – 6,6; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 160 – 150) – und in der Top-Motorisierung das S5 Cabriolet mit 260 kW (354 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,9 – 8,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 203 – 201) – alle mit Automatikgetriebe.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Im Audi S5 Cabriolet (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,9 – 8,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 203 – 201) arbeitet ein V6-Turbo-Benzinmotor. Mit 260 kW (354 PS) Leistung und 500 Nm Drehmoment bringt der aufgeladene 3.0 TFSI den offenen Viersitzer in 5,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Auch hier übernimmt eine Achtstufen-tiptronic die Kraftübertragung.

Exklusives Angebot: das Editionsmodell Audi A5 edition one

Ein Editionsmodell flankiert den Verkaufsstart der überarbeiteten A5-Baureihe. Die edition one steht für Sportback und Coupé bei Motorisierungen ab 140 kW zur Wahl. Das Sportfahrwerk ist dabei Serie. Das Außendesign basiert auf dem S line, ergänzt um auffällige, schwarze Elemente wie beispielsweise eine Dachkuppel in brillantschwarz bei A5 Coupé. Die Lackfarben heißen Quantumgrau, Daytonagrau Perleffekt und Distriktgrün Metallic. Beim Innenraum kann der Kunde zwischen den Interieurpaketen design selection und S line wählen, beide Interieurs sind mit exklusiven Details verfeinert.

Preis und Marktstart: Verkauf in Europa ab Herbst 2019

Die Audi A5-Modelle und die S5-Modelle mit TDI-Antrieb im neuen sportlichen Look sind ab Herbst 2019 in Europa bestellbar. Anfang 2020 sind die Modelle dann bei den Händlern. In Deutschland beträgt der Basispreis für das A5 Coupé 40 TFSI mit 12V MHEV und 140 kW 42.900 Euro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,9 - 5,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 136 - 131). Das S5 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 - 6,1; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 161 - 160) und den S5 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 6,2 - 6,1; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 162 - 160) kann der Kunde ab 66.500 Euro bestellen. Im S5 Coupé sind beliebte Optionsausstattungen aus dem Audi A5 Coupé – verglichen beispielsweise mit dem A5 Coupé 45 TDI quattro mit 170 kW (231 PS) tiptronic (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 5,4 - 5,1; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 142 - 134) – im Wert von rund 7.700 Euro bereits serienmäßig an Bord. Dazu zählen unter anderem Matrix-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht in der Front und im Heck, das S-Sportfahrwerk mit straffer abgestimmter Federung und Dämpfung, 18-Zoll-Räder, elektrisch einstellbare Sportsitze vorn mit Alcantara Leder, S-Prägung sowie sportlich konturierte Stoßfänger.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Die Fakten

Die überarbeitete Audi A5-Baureihe

Design

- Flacherer und breiterer Singleframe-Grill mit Rautengitter, vergrößerte Lufteinlässe, neuer Seitenschweller, Heck mit Diffusoreinsatz
- Drei Karosserievarianten: A5 Sportback mit vier Türen, A5 Coupé mit zwei Türen, A5 Cabriolet mit leichtem, vollautomatisch betätigtem Stoffverdeck
- Scheinwerfer in LED-Technologie, optional in Matrix LED-Technologie (im S5 serienmäßig an Bord), Matrix LED-Technologie mit oder ohne Audi Laserlicht
- Großzügiges Interieurdesign mit neuem, freistehendem 10,1-Zoll-Touchscreen
- Neue Ausstattungslinien für Exterieur und Interieur, neue Farben und Materialien
- Zum Verkaufsstart exklusives Modell edition one als A5 Sportback und A5 Coupé

Vernetzung

- Neues MMI touch-Bedienkonzept wie beim Smartphone: klare Struktur, intuitive Bedienung
- Infotainment mit neuer Main Unit MIB 3 mit hoher Rechenleistung, dazu neue Communication Box
- Auf Wunsch MMI Navigation plus und Audi virtual cockpit plus mit drei Oberflächen, dazu Head-up-Display
- Optionale Navigation mit intelligenten Funktionen, Audi connect-Dienste mit Neuheiten wie den Ampelinformationen
- Personalisierung (Bsp. Nutzer-Profile) Serie, auf Wunsch Audi connect Schlüssel, ergänzend Hardware-Bausteine wie Audi phone box und Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang
- Topmoderne Fahrerassistenzsysteme in den Paketen „Parken“ und „Fahren“

Audi S5 TDI und S5 Cabriolet

- 3.0 TDI mit 255 kW (347 PS) und 700 Nm Drehmoment für Audi S5 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 6,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 – 160*) und S5 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 6,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 161 – 160*), Mild-Hybrid-System und elektrisch angetriebener Verdichter
- 3.0 TFSI mit 260 kW (354 PS) für Audi S5 Cabriolet (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,9 – 8,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 203 – 201*)

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Antrieb und Fahrwerk

- Acht Turbomotoren von 120 kW (163 PS) bis 260 kW (354 PS) Leistung:
fünf TDI und drei TFSI, darunter die S-Modelle
 - 35 TDI: 2.0 TDI 120 kW (163 PS) 12 V, 380 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,5 – 3,7*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 118 – 98*),
 - 40 TDI: 2.0 TDI 140 kW (190 PS), 400 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,4 – 4,2*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 143 – 109*),
 - 45 TDI: 3.0 TDI 170 kW (231 PS), 500 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,4 – 5,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 143 – 134*),
 - 50 TDI: 3.0 TDI 210 kW (286 PS), 620 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 5,6*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 147*),
 - S5 TDI: 3.0 TDI 255 kW (347 PS) 48 V, 700 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 6,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 – 160*),
 - 40 TFSI: 2.0 TFSI 140 kW (190 PS) 12 V, 320 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 5,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 140 – 131*),
 - 45 TFSI: 2.0 TFSI 180 kW (245 PS) 12 V, 370 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 – 6,3*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 160 – 144*),
 - S5 Cabriolet: 3.0 TFSI 260 kW (354 PS), 500 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,9 – 8,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 203 – 201*).

- Vier Motorvarianten mit Mild-Hybrid-System (12V und 48V) für weniger Verbrauch und mehr Komfort
- Kraftübertragung per S tronic oder tiptronic, quattro-Antrieb zumeist Option oder Serie, Sportdifferenzial für die Topmotorisierungen erhältlich
- Sportlich-ausgewogenes Fahrwerk ist Serie, auf Wunsch Sportfahrwerk oder Fahrwerk mit Dämpferregelung
- Fahrdynamiksystem Audi drive select ab 140 kW (190 PS) Serie, optional Dynamiklenkung

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Das Auto im Detail

Der Audi A5: Neuer Look und neue Technologien

Ästhetisch im Design, elektrifiziert und umfassend vernetzt – Audi wertet den A5 weiter auf. Alle Varianten – der Sportback, das Coupé und das Cabriolet – erhalten das topaktuelle MMI touch-Bedienkonzept. Die Mild-Hybrid-Technologie bietet mehr Komfort und senkt zugleich den Kraftstoffverbrauch. Im Audi S5 Sportback und im S5 Coupé arbeitet jetzt ein 3.0 TDI mit 255 kW (347 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 6,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 – 160*) – er bietet eine einzigartige Kombination von starker Durchzugskraft, hoher Effizienz und großer Reichweite.

Das Design

Noch mehr Strahlkraft: das Exterieur

Sportliche Harmonie und dynamische Eleganz – schon der Audi A5 in der ersten Generation 2007 überzeugte mit modernem Design. In der zweiten Auflage 2016 trat er deutlich gestraffter und geschärfter auf. Bei der aktuellen Überarbeitung hat das Exterieur weitere markante Akzente hinzugewonnen.

Der A5 wirkt mit dem neuen Look deutlich sportlicher. Der Singleframe erhielt einen kräftigeren Rahmen und einen Wabengitter-Einsatz. Die Luftschlitze über dem Grill erinnern an eine Ikone der Marke Audi, den Sport quattro von 1984. Ein markantes Blade schließt den Stoßfänger mit den vergrößerten Lufteinlässen nach unten ab. Aufrechtstehende Stege unterteilen die Einlässe in zwei Zonen. Durch die äußeren Bereiche strömt der Fahrtwind in die Radhäuser, wo er verwirbelungsarm an den Rädern vorbeifließt. Ein neu designer Schweller, der zur Mitte hin einzieht, macht die Seitenansicht optisch schlanker, zudem unterstreicht er die Radbetonung. Das Heck wirkt noch breiter als bisher – dank des neuen Diffusoreinsatzes, der die beiden trapezförmigen Endrohre der Abgasanlage einschließt. Über ihm verläuft ein Chromstreifen über die volle Breite des Hecks.

Neue Linien, neue Farben: Anbauteile und Lackierungen

Die überarbeitete A5-Familie präsentiert sich mit neuen Ausstattungslinien. Beim Exterieur kann der Kunde neben der Basisausstattung zwischen advanced und S line wählen. Diese lassen sich frei mit der Basisvariante oder aber auch mit den Interieurpaketen design selection und S line kombinieren. Beim Basis-Exterieur sind die Anbauteile mattschwarz lackiert. Beim eleganten advanced Exterieur tragen die Rahmen des Singleframe und der Lufteinlässe, das Blade an der Front und die Spange über dem Diffusoreinsatz Akzente in Aluminiumsilber und Titanschwarz. Auf Wunsch ergänzt Audi das advanced Exterieur um das Optikpaket schwarz und um Türgriffe mit Chromeinlegern. Die gleichen Pakete stehen auch beim sportlichen Exterieur S line zur Wahl.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



An der Front setzen vor allem die Lufteinlässe starke Akzente: Von kräftigen silbernen Rahmen in drei Segmente geteilt und mit Wabengittern gefüllt, wirken sie wie eigenständige geometrische Körper. Der Rahmen des Singleframe ist in Chrom gehalten, sein Einsatz in Titanschwarz. Das kräftige Blade ist in Wagenfarbe lackiert und S line Badges setzen Akzente. Der Diffusoreinsatz, von einer umlaufenden Leiste in Aluminiumsilber matt eingefasst, wirkt noch markanter, auch aufgrund seines Wabengitter-Streifens.

Der Lackfächer für den Audi A5 Sportback und das Audi A5 Coupé umfasst zwölf Farben. Die Uni-Lackierungen heißt Brillantschwarz und Ibisweiß, die Metallic- und Perleffekt-Lackierungen Distriktgrün (neu), Florettsilber, Gletscherweiß, Manhattangrau, Navarrablau, Mythoschwarz und Tangorot. Exklusiv für das Exterieurpaket S line – und für die S-Modelle – gibt es zudem die Töne Daytonagrau, Quantumgrau und Turboblau.

Topversion mit Laser-Technologie: das Lichtdesign

Die Scheinwerfer für den überarbeiteten A5 stehen in drei Versionen zur Wahl. Schon in der Basis sind sie fast vollständig in [LED-Technologie](#) aufgebaut, die Ausnahme bildet das Blinklicht. Bereits als erste Option gibt es die [Matrix LED-Scheinwerfer](#). LEDs, die hinter einer Linse liegen, strahlen ein vollautomatisches Abblend- und Fernlicht ab. Das Steuergerät, das mit der Bordkamera zusammenarbeitet, kann sie je nach Bedarf einzeln ab- und zuschalten oder dimmen – die Matrix LED-Scheinwerfer leuchten die Straße immer hell aus, ohne dabei andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Ergänzend bieten sie eine charakteristische Tagfahrlichtsignatur sowie Funktionen wie das dynamische Blinklicht, Abbiege- und Kurvenlicht.

In der höchsten Optionsstufe bekommt der Audi A5 die Matrix LED-Scheinwerfer mit Audi-Laserlicht. Das untere Segment birgt den Laser-Spot samt einer großen, X-förmigen Metallblende, die von einem freistehenden blauen Lichtleiter ergänzt wird. Der Laser-Spot wird bei 70 km/h Geschwindigkeit aktiv und vergrößert noch einmal die Reichweite des Fernlichts, das seinerseits schon eine besonders hohe Performance erzielt. Beim Ver- und Entriegeln des Autos laufen in den Scheinwerfern und Heckleuchten dynamische Lichtinszenierungen ab: Coming Home und Leaving Home.

Auch die Heckleuchten des Audi A5 sind serienmäßig mit LEDs bestückt. Blinker und Schlusslicht liegen in der oberen Zone, das Bremslicht in der unteren. Die erste Optionsstufe beinhaltet ein dynamisches Blinklicht. In der Highend-Version kommen zusätzlich die Coming Home- und Leaving Home-Animationen an Bord.



Schlank und clean: das Interieurdesign

Das Interieurdesign im überarbeiteten Audi A5 wirkt weit und großzügig. Es konzentriert sich strikt auf die horizontalen Linien – charakteristisch dafür sind das breite Luftausströmerband und die darunterliegende große Applikationsfläche an der Instrumententafel. In ihrem Mittelpunkt steht das [MMI touch](#)-Display, die Zentrale des neuen Bediensystems. Mit nur 13 Millimeter Tiefe ist es extrem schmal. Auf der breiten, asymmetrischen Mittelkonsole nimmt ein Ablagefach den Platz des bisherigen MMI-Bedienterminals ein.

Bei den Vordersitzen macht Audi vier Angebote. Alternativ zu den Normalsitzen gibt es Sportsitze oder Sportsitze mit Sitzbelüftung. Als Top-Variante stehen die S-Sportsitze (nur für Interieur S line und S-Modell) bereit. Sie bieten vielseitige Einstellmöglichkeiten – elektrisch und pneumatisch, Sitzseitenwangen, integrierte Kopfstützen, eine S-Prägung und eine Rautensteppung. Ein weiteres Highlight der S-Sportsitze ist die pneumatische Massagefunktion (für Normal- und Sportsitz optional).

Die Lenkräder im überarbeiteten Audi A5 sind im Dreispeichen-Design gehalten und mit Multifunktionstasten (auch in erweiterter plus-Version) ausgestattet. Schaltwippen für die Automatikgetriebe sind Serie, beheizbare und unten abgeflachte Kränze runden das Programm ab.

Neu ausgewählt: Farben und Materialien

Die Palette an Innenraumfarben hält neue Töne und Kombinationen bereit. In der Grundausstattung und der design selection lässt sich die Instrumententafel in zwei Farbzonen unterteilen. Für den dunklen oberen Bereich stehen die Töne schwarz und granitgrau zur Wahl, für die hellere untere Zone atlasbeige, felsgrau und schwarz. Bis auf granitgrau sind diese Farben auch für die Sitzbezüge lieferbar, dazu kommen okapibraun, zedernbraun, mangangrau (neu), rotorgrau und magmarot.

Auch das Angebot bei den Bezugsmaterialien ist weit gefächert. Stoffbezüge sind Serie. Die design selection bietet eine Leder-/Kunstleder-Kombination mit Kontrastnähten. Zum Interieurpaket S line gehört eine Kombination aus Stoff und Leder, ebenfalls mit Kontrastnähten sowie mit S-Prägungen. Darüber bietet Audi die Kombination Leder/Alcantara, lieferbar für die Basis und das Interieurpaket S line. Als Topvariante kann der Kunde Lederbezüge Feinnappa wählen, die für die beiden Lines reserviert sind. Über die Sitzbezüge hinaus bietet die design selection weitere Features. Sie wartet mit Kontrastnähten an der Mittelkonsole und den Armauflagen (beide mit Kunstleder) auf. Die Einstiegsleisten haben Aluminiumstreifen und sind beleuchtet, Keder säumen die Fußmatten. Die Dekoreinlagen sind in Aluminium Ellipse grau gehalten, ergänzt durch einige Elemente in Black Panel-Optik, inklusive einem Klappdeckel über dem Ablagefach in der Mittelkonsole. Im Dunkeln setzt das Kontur-/Ambientelichtpaket Akzente. In der Ausstattung S line herrschen Schwarz- und Grautöne vor, bis hinauf zum Dachhimmel. Pedale und Fußstütze bestehen aus Edelstahl, die Dekoreinlagen aus matt gebürstetem Aluminium.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Kontrastnähte zieren das Lenkrad und die Fußmatten, die beleuchteten Einstiegsleisten tragen S-Logos. Bei den Dekorblenden ist eine Ausführung in Diamantlack silbergrau Serie. Alternativ gibt es geprägtes Aluminium Ellipse grau oder silber, Aluminium matt gebürstet (für S line oder S-Modell), Eiche grau naturell, Nussbaum braun und exklusiv für die S-Modelle Carbon Atlas. Das Programm Audi exclusive von Audi sport hält weitere noble Materialien bereit – Klavierlack und Carbon Körper, ein Gewebe mit spezieller Bindung der einzelnen Fäden. Bei der Innenbeleuchtung gibt es zwei Alternativen zum Serienlicht. Die erste davon ist das Ambiente-Lichtpaket mit seinen weißen LEDs, die zweite das Kontur-/Ambientelichtpaket (Serie bei der design selection). Es lässt sich in mehreren Profilen und Zonen sowie in 30 Farben regeln. In den Türverkleidungen und im Kniepad strahlen schmale Lichtleiter eine effektvolle Konturbeleuchtung ab.

Raumkonzept und Karosserie

Bei der Überarbeitung sind der A5 Sportback und das A5 Coupé um jeweils 24 Millimeter in der Länge gewachsen, sie messen jetzt 4.757 beziehungsweise 4.697 Millimeter. In Breite und Höhe bleibt der A5 unverändert. So beträgt die Breite beim Sportback 1.843 Millimeter und beim Coupé 1.846 Millimeter. Für die Fahrzeughöhe lauten die Werte 1.398 Millimeter beim A5 Sportback und 1.371 Millimeter beim A5 Coupé. Der Radstand bleibt ebenfalls unverändert und beträgt beim A5 Sportback 2.824 Millimeter und beim A5 Coupé 2.764 Millimeter. Das Audi A5 Coupé bietet im Gepäckraum 450 Liter Volumen. Beim Sportback sind es 465 Liter, mit umgeklappter Rücksitzlehne 1.280 Liter.

Der Audi A5 ist ein leichtes Auto; Mit dem Einsteiger-TFSI bringt das Coupé nur 1.455 kg auf die Waage (ohne Fahrer). Ein Verbund warmumgeformter Stähle, die höchste Festigkeit mit geringem Gewicht vereinen, bildet das Rückgrat der Fahrgastzelle. Sie legen die Basis für die hohe Steifigkeit der Karosserie, für die souveräne Crashesicherheit und für die Ruhe an Bord, die keine Störgeräusche kennt. Auch bei der Aeroakustik und der Aerodynamik machen die überarbeiteten A5-Modelle eine hervorragende Figur – beim Coupé mit dem 2.0 TFSI beträgt der c_w -Wert nur 0,27.

Preis und Marktstart: Verkauf in Europa ab Herbst 2019

Die Audi A5-Modelle und die S5-Modelle mit TDI-Antrieb im neuen sportlichen Look sind ab Herbst 2019 in Europa bestellbar. Anfang 2020 sind die Modelle dann bei den Händlern. In Deutschland beträgt der Basispreis für das A5 Coupé 40 TFSI mit 12V MHEV und 140 kW 42.900 Euro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 5,9 - 5,8; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 136 - 131). Das S5 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 6,2 - 6,1; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 161 - 160) und den S5 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 6,2 - 6,1; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 162 - 160) kann der Kunde ab 66.500 Euro bestellen.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Im S5 Coupé sind beliebte Optionsausstattungen aus dem Audi A5 Coupé – verglichen beispielsweise mit dem A5 Coupé 45 TDI quattro mit 170 kW (231 PS) tiptronic (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 5,4 - 5,1; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 142 - 134) – im Wert von rund 7.700 Euro bereits serienmäßig an Bord. Dazu zählen unter anderem Matrix-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht in der Front und im Heck, das S-Sportfahrwerk mit straffer abgestimmter Federung und Dämpfung, 18-Zoll-Räder, elektrisch einstellbare Sportsitze vorn mit Alcantara Leder, S-Prägung sowie sportlich konturierte Stoßfänger.

Die Vernetzung

Berühren statt drehen: das MMI touch-Bedienkonzept

Ob Bedienung, ob Connectivity oder Fahrerassistenzsysteme – der überarbeitete Audi A5 ist ein hochvernetztes Auto. Sein MMI-Bediensystem bietet ein ähnliches Benutzererlebnis wie ein modernes Smartphone und führt die Digitalisierung des Cockpits konsequent fort. Die [MMI touch](#)-Technologie, die jetzt in die Baureihe einzieht, überträgt den Qualitätsanspruch von Audi ins digitale Zeitalter. Statt über den Dreh-/Drück-Steller auf der Konsole des Mittel-tunnels läuft die Bedienung jetzt über ein großes Display mit akustischer Rückmeldung. Es ist zentral auf der Instrumententafel montiert, leicht zum Fahrer hin geneigt. Seine Diagonale beträgt 10,1 Zoll, die Auflösung 1.540 x 720 Pixel.

Das MMI touch-Display dient zur Steuerung des Infotainments und einiger Komfort-funktionen sowie zur Texteingabe per Handschrift oder virtueller Tastatur. Sein Grafik-Design wirkt clean und reduziert, so dass sich die Informationen besonders schnell erfassen lassen. Die schlanke Menüstruktur und die intelligenten Detaillösungen machen die Bedienung auf Anhieb verständlich. Viele Features und Icons sind mit Longtouch-Funktionen hinterlegt, Wisch-, Scroll- und Multifingergesten werden ebenfalls unterstützt. Die Texteingabe erfasst neben ganzen Wörtern auch übereinander geschriebene Buchstaben. Die [MMI-Suche](#) in ausgewählten Kontexten basiert auf freier Texteingabe und führt rasch zu Ergebnissen.

Statt mit dem Finger kann der Fahrer das System auch per [natürlich-sprachiger Steuerung](#) bedienen. Sie versteht viele Formulierungen aus der Alltagssprache und macht das Auto zum intelligenten Begleiter. Bei Bedarf stellt sie Rückfragen, erlaubt Korrekturen und Ergänzungen und bietet Auswahlmöglichkeiten. Im Dialog kann der Benutzer zwischen Menü-bereichen wechseln – beispielsweise kann er einen Kontakt aus dem Telefonbuch anrufen und als Ziel übernehmen lassen. Wenn die optionale MMI Navigation plus an Bord ist, nutzt die Sprachsteuerung nicht nur die onboard hinterlegten Daten, sondern auch das Wissen der Cloud.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Kombiinstrument: vom FIS bis zum Audi virtual cockpit plus

Beim Kombiinstrument können die A5-Kunden unter drei Stufen wählen. Serie ist das Fahrerinformationssystem (FIS) mit physischen Instrumenten und monochromer 5 Zoll-Anzeige. Als erste Option gibt es hier ein farbiges FIS-Display mit 7-Zoll-Diagonale. Zusammen mit der MMI Navigation plus bietet Audi das volldigitale [Audi virtual cockpit plus](#). Es bietet auf 12,3 Zoll Diagonale eine Full HD-Auflösung von 1.920 x 720 Pixel. Am Multifunktionslenkrad kann der Fahrer zwischen drei Screens umschalten – der klassischen Ansicht, dem Sport-Modus und dem Dynamik-Modus, der Geschwindigkeit und Drehzahl besonders dynamisch anzeigt.

Noch mehr Komfort: optionale Bedienlösungen

Die Bedienung des Audi A5 lässt sich in hohem Maße an die individuellen Vorlieben des Fahrers anpassen. Über die serienmäßige Funktion [Personalisierung](#) erkennt das Auto bis zu sieben Nutzer bereits beim Öffnen der Tür über die Funkfernbedienung. Anhand seiner digitalen myAudi Identität, mit sich der Kunde auf der gleichnamigen App registriert, kann der jeweilige Benutzer individuelle Profile beispielsweise Sitzeinstellungen speichern.

Als Sonderausstattung ist der Audi connect Schlüssel erhältlich – eine Funktion, die zum Entriegeln, zum Verriegeln und zum Motorstart über ein kompatibles Android-Smartphone per Near Field Communication (NFC) berechtigt. Über die myAudi App kann der Besitzer des A5 bis zu fünf dieser digitalen Fahrzeugschlüssel an sich selbst, Kollegen, Freunde oder Familienmitglieder weitergeben. Eine NFC-fähige Karte ergänzt den Audi connect Schlüssel – sie bildet eine praktische und sichere Lösung beispielsweise für den Parkservice und im Pannenfall.

Ein [Head-up-Display](#) rundet das Bedienkonzept ab. Es projiziert wichtige Informationen in den direkten Sichtbereich des Fahrers auf die Windschutzscheibe. Das Bild erscheint optisch in 2,1 Meter Entfernung – die Augen, an Fernsicht gewöhnt, müssen sich zum Ablesen nicht umstellen. Neu beim Head-up-Display ist die detaillierte Kreuzungs-Karte für die Navigation.

Das neue Bediensystem basiert technisch auf der jüngsten Ausbaustufe des [Modularen Infotainmentbaukastens](#), dem MIB 3. Seine Rechenleistung liegt um den Faktor 10 höher als beim Vorgänger-Baustein MIB 2. Der MIB 3 arbeitet mit der ebenfalls neuen Communication Box zusammen, die unter der Rücksitzbank montiert ist. Sie übernimmt alle Konnektivitätsaufgaben – den schnellen Datentransfer via LTE plus sowie die Telefonie. Im Zusammenspiel mit dem Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus integriert sie den [WLAN-Hotspot](#) für Smartphones und Tablets der Passagiere.



Hilfreich und vielseitig: das Infotainment und Audi connect

Wie bei allen Audi-Modellen ist das Infotainment-Programm beim überarbeiteten A5 in einem kundenfreundlichen, flexiblen Baukastensystem konzipiert. Das MMI Radio, das bereits über das 10,1 Zoll-Touchdisplay bedient wird, ist serienmäßig an Bord. Auf der ersten Ausbaustufe steht die MMI Navigation plus. Sie ist an das 7 Zoll-FIS oder das Audi virtual cockpit plus gekoppelt.

Die Navigation präsentiert sich extrem vielseitig und benutzerfreundlich. Die Routenberechnung läuft online auf Servern des Dienstleisters [HERE](#), die dafür Echtzeit-Daten aus der gesamten Verkehrslage nutzen. Falls unterwegs die Datenverbindung unterbrochen wird, wechselt die Navigation auf die Onboard-Zielführung, die im Hintergrund mitläuft. Die Navigationskarte ist in einer neuen Textur gehalten und integriert detaillierte 3D-Modelle von vielen Großstädten. Ein kostenloses Update ist viermal im Jahr möglich, und zwar auf Lebenszeit des Autos.

Mit dem MMI plus und der MMI Navigation plus kommen die vielseitigen Online-Dienste von Audi connect und Audi connect plus ins Auto, auf drei Jahre kostenfrei. Zu ihnen zählen die Navigation mit Google Maps, die Verkehrsinformationen online, das Online-Radio und das Hybrid-Radio, das selbsttätig zwischen UKW, DAB+ und Web-Sendern wechselt. Ein weiterer Dienst ist die spurgenaue Navigation, die hochpräzise Voraussagen über die Verkehrslage und die Ankunftszeit ermöglicht.

Zum Portfolio von Audi connect gehören auch [Car-to-X](#)-Dienste wie die Verkehrszeicheninformation und die Gefahreninformation, die die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte nutzen. Die Parkplatzinformationen, ein weiterer Service, erstellen Prognosen über freie Stellplätze am Straßenrand. Die Ampelinformationen zeigen dem Fahrer an, wie schnell er fahren sollte, um die nächste Ampel bei Grün zu erreichen. Wenn das Auto an einer roten Ampel steht, sieht er die verbleibenden Sekunden bis zur Grünphase angezeigt. Diesen Dienst hat Audi im Sommer 2019 in Ingolstadt gestartet, weitere europäische Städte sollen folgen. In den USA ist der Dienst seit 2016 verfügbar. Allein in der US-Hauptstadt Washington D.C. sind rund 1.000 Kreuzungen mit Ampelinformation vernetzt. Ein eigenes Paket bilden die Dienste von [Audi connect Notruf und Service mit Audi connect Remote und Control](#), die serienmäßig an Bord des Audi A5 sind. Sie umfassen die Funktionen Audi connect Notruf, Online Pannruf und Audi Servicetermin online. Zum Paket gehören auch die komfortablen Audi connect Remote und Control-Dienste – sie erlauben es, bestimmte Funktionen wie beispielsweise die Fernsteuerung der optionalen Standheizung oder das Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs über die [myAudi App](#) mit dem Smartphone zu steuern. Über die App kann sich der Kunde in das digitale Ökosystem der Marke einklinken und Services wie die myAudi Navigation nutzen, die fließend vom Smartphone auf das Auto wechselt.



Im A5-Programm finden sich verschiedene Hardware-Bausteine, mit denen die Vernetzung noch umfangreicher wird. Das Audi music interface mit USB- und Bluetooth-Verbindung ist Bestandteil des serienmäßigen MMI Radio. Das optionale [Audi smartphone interface](#) bringt Apple Car Play sowie Android Auto und damit die gewohnte Smartphone-Umgebung an Bord. Die [Audi phone box](#) koppelt das Smartphone an die Autoantenne und kann es induktiv laden. Voice over LTE beschleunigt den Verbindungsaufbau und ermöglicht die gleichzeitige Nutzung von Highspeed-Datenübertragung und Online-Sprachtelefonie (HD Voice).

Im Audi A5 stehen zwei Soundsysteme zur Wahl: das Audi sound system und das Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang vorn. Das Coupé und der Sportback sind allesamt mit 19 (inklusive Center Sub) und das Cabriolet mit 20 Bang & Olufsen-Lautsprechern (inklusive Center Sub und zwei Subwoofer) ausgestattet. Jeweils zwei Lautsprecher des Top-Systems sitzen in den A-Säulen und in den vorderen Türen – sie liefern die räumliche Dimension der Höhe. Der 16 Kanal-Verstärker leistet 705 Watt. Weitere Optionen sind der digitale Rundfunkempfang DAB+ und zwei USB C-Anschlüsse im Fond, über die sich externe Geräte abspielen und laden lassen.

Noch mehr Komfort, noch mehr Sicherheit: die Fahrerassistenzsysteme

Die überarbeiteten Audi A5-Modelle starten mit einem weit gefächerten Angebot an Fahrerassistenzsystemen in die Märkte. Einige von ihnen, beispielsweise das Sicherheitssystem [Audi pre sense city](#) und der Speedlimiter, gehören zur Serienausstattung. Die optionalen Systeme sind in die neu geschnürten Pakete „Fahren“ und „Parken“ aufgeteilt.

Antrieb und Fahrwerk

Fünf TDI-Motoren und drei TFSI, vier Vierzylinder und vier V6-Aggregate – Audi gibt dem überarbeiteten A5 ein breites Angebot an Motoren mit. Die niedrigste Typbezeichnung am Fahrzeugheck lautet 35, die höchste 50 – die Leistungsspanne beginnt bei 120 kW (163 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,5 – 3,7*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 118 – 98*) und endet bei 260 kW (354 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,9 – 8,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 203 – 201*). Alle Motoren zeichnen sich durch Kultur, Kraft und Effizienz aus und erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-temp.

Vier Motorisierungen nutzen zum Marktstart ein [Mild-Hybrid-System](#) (MHEV) auf Basis des 12-Volt beziehungsweise 48-Volt-Bordnetzes. Es erhöht den Komfort und senkt den Verbrauch. Damit trägt es dazu bei, die Flottenziele zu erreichen. Installiert ist das MHEV-System im Audi A5 35 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,5 - 3,7*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 118 – 98*) und im A5 40 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 5,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 140 – 131*) sowie im S5 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 6,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 – 160*).

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Elektrifizierung: das MHEV-System

Der zentrale Baustein des Mild-Hybrid-Systems ist ein Riemen-Starter-Generator (RSG), der mit der Kurbelwelle verbunden ist. Wenn der A5 durch Gaswegnehmen oder leichtes Bremsen verzögert, kann der RSG bis zu 5 kW Leistung zurückgewinnen und als Strom in eine separate Lithium-Ionen-Batterie mit 10 Ah Nennkapazität einspeisen, die im Hinterwagen liegt.

Wenn der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas geht, kann der Audi A5 mit deaktiviertem Motor segeln – die Lithium-Ionen-Batterie versorgt hier die elektrischen Verbraucher. Der Start-Stopp-Bereich beginnt bei allen MHEV-Varianten mit automatisch schaltenden getrieben schon bei 22 km/h (mit Handschalter bei 15 km/h), beim Gasgeben startet der RSG den Motor schnell und sanft wieder. Aus dem Stand heraus passiert das auch bei getretener Bremse, wenn sich das vorausfahrende Fahrzeug in Bewegung setzt. Im realen Alltagsbetrieb kann das MHEV-System nach Audi-Messungen den Kraftstoffverbrauch bis zu 0,3 Liter pro 100 Kilometer reduzieren.

Von 120 bis 140 kW: Der 2.0 TDI

In der überarbeiteten A5-Modellreihe steht der Vierzylinder-TDI mit 1.968 cm³ Hubraum in zwei Leistungsstufen zur Wahl. Im Audi A5 35 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,5 - 3,7*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 118 – 98*) arbeitet die Einsteiger-Version zu Marktstart in Deutschland mit 120 kW (163 PS) und 380 Nm Drehmoment. Letztere von 1.500 bis 2.750 1/min. Die zweite Ausführung des Dieselmotors kommt im A5 40 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,4 – 4,2 *; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 143 – 109*) zum Einsatz. Sie gibt 140 kW (190 PS) und 400 Nm (von 1.750 bis 3.000 Touren) ab.

In allen Varianten sorgt der 2.0 TDI für agile Fahrleistungen. Das Audi A5 Coupé 35 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,1 - 3,7*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 107 – 98*) beschleunigt in 8,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 228 km/h Topspeed. Das A5 Coupé 40 TDI quattro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,2 - 4,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 137 – 128*) erledigt den Standardsprint in 7,4 Sekunden und wird 235 km/h schnell.

Die Leistungsstufe mit 120 kW (163 PS) gehört bereits dem neuen Evolutionsstand des 2.0 TDI an. Das Kurbelgehäuse besteht hier aus Aluminium statt aus Grauguss, was sein Gewicht um 20 Kilogramm verringert. Die Kurbelwelle ist 2,8 Kilogramm leichter geworden, die Kolben aus geschmiedetem Stahl sind hochfest und laufen besonders reibungsarm. Das Thermomanagement arbeitet noch variabler, der hohe Systemdruck der Common-Rail-Einspritzanlage von 2.200 bar zerstäubt den Kraftstoff besonders fein. Das ermöglicht eine effiziente Verbrennung und hält die Rohemissionen gering. In allen drei Leistungsstufen hat der Vierzylinder-Diesel zwei Ausgleichswellen im Kurbelgehäuse, die zu seinem ruhigen Lauf beitragen.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Top-Diesel: der 3.0 TDI

Der stärkste Diesel, der 3.0 TDI mit 2.967 cm³ Hubraum, steht im A5 Coupé und Sportback in zwei Ausführungen zur Wahl. Auch der V6, der nur etwa 200 Kilogramm wiegt, bringt ein dickes Paket Hightech-Lösungen mit – ein hochkomplexes Thermomanagement, eine stark minimierte Reibung und einen Turbolader, dessen Turbinengeometrie sich über einen kleinen Elektromotor besonders schnell und exakt verstellen lässt.

Im Audi A5 Coupé 45 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,4 – 5,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 142 – 134*) kommt der Sechszylinder-Dieselmotor auf 170 kW (231 PS), von 1.750 bis 3.250 Touren gibt er 500 Nm Drehmoment ab. Daraus resultiert ein Standardsprint von 6 Sekunden und eine elektronisch begrenzte Spitze von 250 km/h. In der Topversion A5 Coupé 50 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,0 – 5,6*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 158 – 147*) produziert der 3.0 TDI satte 210 kW (286 PS) und 620 Nm Drehmoment (von 2.250 bis 3.000 1/min). Die Fahrleistungen liegen auf Sportwagen-Niveau: 0 – 100 km/h in 5,2 Sekunden, abgeregelter Toppspeed 250 km/h.

Von 140 bis 180 kW: die Benziner 2.0 TFSI

Der 2.0 TFSI, der 1.984 cm³ Hubraum anbietet, steht in der überarbeiteten Audi A5-Baureihe als 40 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 5,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 140 – 131*) und als 45 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 – 6,3*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 160 – 144*) bereit. In der Ausführung 40 TFSI kommt der Vierzylinder auf 140 kW (190 PS) Leistung und 320 Nm Drehmoment. Letztere im Bereich von 1.450 bis 4.200 1/min. Das Audi A5 Coupé 40 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,9 – 5,8*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 136 – 131*) spurtet in 7,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, seine Spitze beträgt 241 km/h. Bei der Topversion Audi A5 45 TFSI quattro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 – 6,3*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 160 – 144*) lauten die Werte 180 kW (245 PS) sowie 370 Nm, die von 1.600 bis 4.300 Umdrehungen pro Minute bereitstehen.

Der Vierzylinder-Benzinmotor hält viele Feinheiten bereit. Zu ihnen gehört bei der Ausführung mit 140 kW (190 PS) eine zusätzliche Saugrohreinspritzung, die die Direkteinspritzung FSI im Teillastbereich ergänzt und die Partikelmissionen senkt. Der verbleibende Rest wird im Ottopartikelfilter aufgefangen. Das Audi valvelift system (AVS) optimiert den Gaswechsel, indem es den Hub der Auslassventile in zwei Stufen umschaltet. Im Thermomanagement tragen ein Drehschiebermodul zur Steuerung der Kühlmittelströme und ein im Zylinderkopf integrierter Abgaskrümmter zur Effizienz bei.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Der 2.0 TFSI mit 140 kW (190 PS) nutzt eine weitere Effizienztechnologie – das so genannte [B-Zyklus-Brennverfahren](#), bei dem ebenfalls das AVS im Spiel ist. Mit seiner verkürzten Kompressionsphase und der langen Expansionsphase ist es gezielt für den Teillastbereich, die weit überwiegende Betriebsart, ausgelegt. Bei moderater Gangart erzielt der Motor die Effizienz eines kleinvolumigen Aggregats, bei sportlicher Fahrweise erlebt der Fahrer die Dynamik eines großen Aggregats.



Audi A5 35 TDI	Sportback	Coupé
Hubraum in cm ³	1.968	1.968
max. Leistung in kW (PS) bei /min	120 (163) von 3.250 - 4.200	120 (163) von 3.250 - 4.200
max. Drehmoment in Nm bei /min	380 von 1.500 - 2.750	380 von 1.500 - 2.750
Höchstgeschwindigkeit in km/h	226	228
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	8,4	8,2
Verbrauch kombiniert in l/100 km	4,1 - 3,7*	4,1 - 3,7*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	108 - 98*	107 - 98*
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Audi A5 40 TDI	Sportback	Coupé
Hubraum in cm ³	1.968	1.968
max. Leistung in kW (PS) bei /min	140 (190) von 3.800 - 4.200	140 (190) von 3.800 - 4.200
max. Drehmoment in Nm bei /min	400 von 1.750 - 3.000	400 von 1.750 - 3.000
Höchstgeschwindigkeit in km/h	241 (front) 235 (quattro)	241 (front) 235 (quattro)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	7,9 (front) 7,6 (quattro)	7,7 (front) 7,4 (quattro)
Verbrauch kombiniert in l/100 km	4,5 - 4,2*(front) 5,2 - 4,8*(quattro)	4,5 - 4,2*(front) 5,2 - 4,8*(quattro)
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	119 - 109*(front) 138 - 128*(quattro)	118 - 109*(front) 137 - 128*(quattro)
Antrieb	Frontantrieb, quattro Option	Frontantrieb, quattro Option

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Audi A5 45 TDI	Sportback	Coupé
Hubraum in cm ³	2.967	2.967
max. Leistung in kW (PS) bei /min	170 (231) von 3.250 - 4.750	170 (231) von 3.250 - 4.750
max. Drehmoment in Nm bei /min	500 von 1.750 - 3.250	500 von 1.750 - 3.250
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250	250
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	6,1	6
Verbrauch kombiniert in l/100 km	5,4 - 5,1*	5,4 - 5,1*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	143 - 134*	142 - 134*
Antrieb	quattro-Antrieb	quattro-Antrieb

Audi A5 40 TFSI	Sportback	Coupé
Hubraum in cm ³	1.984	1.984
max. Leistung in kW (PS) bei /min	140 (190) von 4.200 - 6.000	140 (190) von 4.200 - 6.000
max. Drehmoment in Nm bei /min	320 von 1.450 - 4.200	320 von 1.450 - 4.200
Höchstgeschwindigkeit in km/h	241	241
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	7,5	7,3
Verbrauch kombiniert in l/100 km	5,9 - 5,8*	5,9 - 5,8*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	137 - 131*	136 - 131*
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb

*Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



S tronic oder tiptronic: die Kraftübertragung

Ob [S tronic](#) oder [tiptronic](#), ob Front- und [quattro-Antrieb](#) – in der überarbeiteten A5-Familie ist das Angebot an Kraftübertragungen breit aufgefächert. Automatikgetriebe sind beim Marktstart Standard: Sechs der acht Motorisierungen haben die Siebengang S tronic an Bord, die beiden V6-Diesel nutzen eine Achtstufen-tiptronic.

Sowohl das Doppelkupplungsgetriebe als auch die Wandlerautomatik bieten ein Höchstmaß an Effizienz und Komfort. Sie sind an das Thermomanagement der Motoren angebunden, um den Ölvorrat nach dem Kaltstart möglichst rasch zu erwärmen. Der Fahrer kann die automatischen Modi D, S und E nutzen oder die Gänge manuell mit dem Wählhebel oder den Wippen am Lenkrad einlegen. In jedem Fall werden die Kommandos elektrisch („by wire“) übertragen. Sowohl bei der S tronic als auch bei der tiptronic sind die unteren Gänge sportlich-kurz, die oberen hingegen drehzahl- und verbrauchssenkend lang übersetzt.

In der Siebengang-S tronic liegen die beiden Lamellenkupplungen axial hintereinander, was die Schleppmomente reduziert. Ein so genanntes Fliehkraftpendel auf dem Zweimassenschwungrad kompensiert Motorvibrationen und ermöglicht damit sehr niedrige Fahrdrehzahlen. Das Doppelkupplungsgetriebe ist auf den Betrieb mit dem MHEV-System ausgelegt – also für das Segeln, den Freilauf und den erweiterten Start-Stopp-Betrieb.

Bei der Achtstufen-tiptronic handelt es sich um eine schnell und weich schaltende Wandlerautomatik. Der Aufbau ihrer Radsätze und Schaltelemente sorgt für geringe Schleppmomente und damit für einen hohen Wirkungsgrad. Durch einen drehzahladaptiven Tilger lässt sich auch der V6-TDI schon bei niedrigen Drehzahlen komfortabel betreiben.

Zwei Technologien: der quattro-Antrieb

Bei den Motorisierungen bis 140 kW (190 PS) leitet die Siebengang S tronic die Momente auf die Vorderräder. Abgesehen vom jeweiligen Einsteiger-TDI und -TFSI ist der Allradantrieb quattro optional zu haben, beim stärksten Benziner und den beiden V6-Dieseln ist er Serie. Je nach Typ des Automatikgetriebes ist er unterschiedlich aufgebaut.

Im Zusammenspiel mit der S tronic kommt der [quattro mit ultra-Technologie](#) zum Einsatz. Bei diesem Allradsystem kann der Antrieb der Hinterräder bedarfsgerecht und unbemerkt ab- oder zugeschaltet werden. Die intelligente Betriebsstrategie arbeitet prädiktiv, in der Folge steht der Allradantrieb immer schon bereit, wenn er benötigt wird. Somit wird in ruhigen Fahrsituationen die Effizienz eines Frontantriebs ermöglicht, die Fahrdynamik eines quattro Antriebs bleibt aber erhalten. Der quattro-Antrieb mit ultra-Technologie ist hocheffizient und lässt bei Traktion und Fahrdynamik keinen Unterschied zu permanenten Systemen erkennen.



Die Achtstufen-tiptronic ist an den [permanenten Allradantrieb quattro](#) gekoppelt, der rein mechanisch arbeitet. Sein selbstsperrendes Mittendifferenzial, als Planetenradgetriebe konzipiert, schickt im normalen Fahrbetrieb 60 Prozent der Momente auf die Hinterachse und 40 Prozent nach vorne. Wenn nötig, strömen bis zu 85 Prozent nach hinten oder bis zu 70 Prozent nach vorne.

Beide quattro-Triebstränge arbeiten mit der [radselektiven Momentensteuerung](#), einer Softwarefunktion der Elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC), zusammen. Bei sportlicher Fahrweise rundet sie das Handling ab, indem sie die kurveninneren Räder minimal anbremst und damit das Fahrzeug in die Kurve eindrehen lässt. Bei den Motorisierungen mit Frontantrieb ist das System ebenfalls an Bord, hier greift es nur auf die Vorderräder zu.

Der V6-TDI mit 210 kW (286 PS) Leistung und [Sportdifferenzial](#) arbeitet mit zwei elektrohydraulisch regelbaren Übersetzungsstufen. Bei dynamischer Kurvenfahrt verschieben sie die Momente aktiv zwischen den Hinterrädern. Dadurch drückt das Sportdifferenzial das Auto förmlich in die Kurve hinein und vermeidet Untersteuern schon im Ansatz. In sportlich gefahrenen Kurven sorgt das Sportdifferenzial für stabiles und präzises Umsetzen der Lenkbefehle und damit für hervorragende Agilität.

Das Management des Sportdifferenzials erfolgt schnell und exakt über die [Elektronische Fahrwerkplattform \(EFP\)](#). Dieses zentrale Steuergerät berechnet die fahrdynamisch ideale Momentenverteilung für das Sportdifferenzial. Das Sportdifferenzial ist in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Mit ihm kann der Fahrer unterschiedliche Fahrzeugabstimmungen im Fahrzeug erleben.

Harmonisch und ausgewogen: das Fahrwerk

Alle A5-Modelle rollen auf einem sportlich abgestimmten Serienfahrwerk. Ohne den Komfort zu vernachlässigen, bringt es die Karosserie nah an die Straße. Es tastet den Asphalt mit einer Präzision ab, die dem Fahrer das Auto förmlich in die Hand legt. Vorder- und Hinterachse verfügen über je fünf Lenker, mit ihnen können sie die einwirkenden Längs- und Querkräfte voneinander getrennt verarbeiten. Die Lenker sind ebenso wie die Hilfsrahmen in weiten Bereichen aus Aluminium gefertigt. Bei sämtlichen Karosserie- und Motorisierungsvarianten mit 17-Zoll-Bereifung misst die vordere Spurweite 1.587 Millimeter, hinten sind es 1.568 Millimeter.

Für alle Motorisierungen mit Ausnahme des Einsteiger-TDI ist die [Dynamiklenkung](#) erhältlich. Je nach Tempo und dem im Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) gewählten Modus variiert sie ihre Übersetzung durch ein Überlagerungsgetriebe bis zu 100 Prozent. Falls nötig, erhöht sie mit blitzschnellen selbsttätigen Lenkimpulsen die Stabilität und die Fahrsicherheit weiter. Alternativ zum Serienfahrwerk offeriert Audi zwei Varianten: das Sportfahrwerk mit strafferen Kennlinien für Federn und Dämpfer und das [Fahrwerk mit Dämpferregelung](#). Sein Management läuft über die Elektronische Fahrwerkplattform (EFP).

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Das Fahrwerk mit Dämpferregelung ist – zusammen mit der Lenkung, der optionalen Dynamiklenkung, dem Automatikgetriebe, der Drosselklappe und weiteren Systemen – in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden (Serie ab 140 kW/190 PS). Mit ihm kann der Fahrer festlegen, in welchem Modus – comfort, auto, dynamic, efficiency und individual – diese Bausteine arbeiten sollen. Der Modus efficiency steht nur für Motoren mit mehr als 300 Nm Drehmoment zur Verfügung, das Profil individual setzt das MMI plus voraus.

Bei der Überarbeitung der Baureihe hat Audi auch das Räderprogramm aktualisiert: A5 Sportback und A5 Coupé rollen auf dem deutschen Markt serienmäßig auf 17-Zöllern mit Reifen im Format 225/50. Die Exterieurpakete advanced und S line bringen bereits 18-Zoll-Räder mit, Audi hat außerdem Räder bis 19 Zoll im Angebot – Audi Sport bis 20 Zoll Diagonale. Auf den 17- und 18-Zöllern sind serienmäßig Reifen aufgezogen, die besonders wenig Rollwiderstand haben und damit den Kraftstoffverbrauch weiter senken. Mit ihnen ist die Höchstgeschwindigkeit elektronisch auf 210 km/h begrenzt. Auch bei den Radbremsen ist das Angebot breit aufgefächert. Die Top-Motorisierungen verzögern mit leichten Aluminium-Festsattelbremsen im 17-Zoll-Format. Die innenbelüfteten Bremsscheiben an der Vorderachse weisen bis zu 350 Millimeter Durchmesser auf, optional liefert Audi die Sättel in roter Lackierung.



Der Audi S5 TDI

Die S TDI-Modelle in der A5-Familie sind Athleten für die Langstrecke. Zum ersten Mal haben der Audi S5 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 6,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 162 – 160 *) und das S5 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 6,1*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 161 – 160*) einen V6-Dieselmotor unter der Haube. Der 3.0 TDI leistet 255 kW (347 PS) und stemmt im Bereich von 2.500 bis 3.100 1/min bis zu 700 Nm Drehmoment. Ein Mild-Hybrid-System mit einem Riemen-Starter-Generator (RSG) erhöht die Effizienz, ein [elektrisch angetriebener Verdichter \(EAV\)](#) sorgt für starke Anfahrperformance. Dieses Zusammenspiel von Leistung, Drehmoment, Spontaneität, Effizienz und Reichweite ist einzigartig im Segment.

Der 3.0 TDI: 700 Nm Drehmoment

Der 3.0 TDI, die stärkste Ausbaustufe der V6-Dieselsreihe von Audi, leistet 255 kW (347 PS) und stellt sein maximales Drehmoment von 700 Nm zwischen 2.500 und 3.100 Touren bereit. Der V6-Dieselmotor bringt das S5 Coupé TDI in 4,8 Sekunden und den S5 Sportback in 4,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Bei 250 km/h wird sein Vortrieb elektronisch begrenzt.

Der Dreiliter-Diesel, der mit hohen Zünddrücken bis 205 bar arbeitet, ist ein Hightech-Aggregat. Seine Common-Rail-Anlage spritzt den Kraftstoff mit bis zu 2.500 bar Druck ein, womit sie für eine präzise und saubere Verbrennung sorgt. Kurbelwelle, Kolben, Pleuel und Ölhaushalt sind auf die hohen Anforderungen ausgelegt. Im Kurbel- und Nockenwellentrieb verringern aufwändige Maßnahmen die Reibung. Je nach Bedarf werden der Ölkühler, der EAV, der RSG und das Verdichtergehäuse des Turboladers in den Kühlmittelstrom integriert.

Der große Lader baut bis zu 2,4 bar relativen Ladedruck auf, seine variable Turbinengeometrie (VTG) ist auf verlustarme Strömung optimiert. Die externe Niederdruck-Abgasrückführung (AGR) entnimmt das Abgas erst nach dem Partikelfilter – das erlaubt den Antrieb des Laders mit dem vollen Massenstrom, was seinen Wirkungsgrad deutlich erhöht. Ein Oxidationskatalysator, ein Dieselpartikelfilter mit SCR-Beschichtung sowie ein nachgeschalteter Ammoniak-Sperrkatalysator reinigen das Abgas von Schadstoffen – die S TDI-Modelle unterbieten die Limits der Abgasnorm Euro 6d-temp deutlich.

EAV und MHEV: Hightech-Systeme im 48-Volt-Hauptbordnetz

Der elektrisch angetriebene Verdichter und das Mild-Hybrid-System, mit denen der 3.0 TDI zusammenarbeitet, sind in das serienmäßige 48-Volt-Hauptbordnetz integriert. Als Energiezentrale dient hier eine Lithium-Ionen-Batterie mit 0,5 kWh Energiekapazität, die unter dem Gepäckraumboden liegt. Ein DC/DC-Wandler koppelt das 12-Volt-Teilbordnetz an.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Der EAV ist in einem Bypass hinter dem Ladeluftkühler nah am Motor montiert. Wenn die Lastanforderung durch den Fahrer hoch, das Energieangebot im Abgas jedoch niedrig ist, verschließt die Drosselklappe den direkten Luftweg – jetzt strömt die Ansaugluft in den EAV, wo sie zum zweiten Mal verdichtet wird. Eine kompakte E-Maschine, die bis zu 7 kW leistet, bringt das Verdichterrad des EAV in weniger als 250 Millisekunden auf maximal 70.000 Umdrehungen pro Minute. Dank der Unterstützung durch den EAV steht die Power des 3.0 TDI sofort bereit, wenn der Fahrer sie braucht, ob beim Anfahren aus dem Stand, beim Beschleunigen bei niedrigen Drehzahlen oder beim Lastwechsel. Beim schnellen Anfahren erzielen die S TDI-Modelle vom Start weg mehrere Meter Vorsprung auf entsprechende Vergleichsfahrzeuge.

Das Mild-Hybrid-System der S TDI-Modelle hat das Potenzial, den Kundenverbrauch bis zu 0,4 Liter pro 100 Kilometer zu senken – das ist noch mehr als beim MHEV-System der A5-Modelle mit Vierzylindermotor, das auf 12 Volt-Basis arbeitet. Durch einen Keilrippenriemen mit der Kurbelwelle verbunden, sitzt der Riemen-Starter-Generator (RSG) an der Stirnseite des Motors. Beim Gaswegnehmen erzielt er bis zu 4 kW Rekuperationsleistung und beim leichten Bremsen sogar 8 kW, die er als Strom in den 48-Volt-Speicher schickt. Der RSG arbeitet eng mit dem TDI-Motor zusammen, der sich dadurch in vielen Situationen näher an seinem idealen Lastpunkt betreiben lässt. Das verbessert die Effizienz. Wenn der Fahrer im Bereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas geht, kann das Auto bis zu 40 Sekunden lang mit ausgeschaltetem Motor segeln – die Lithium-Ionen-Batterie erhält die Stromversorgung aufrecht. Das Antriebsmanagement entscheidet in jeder Situation neu, ob Segeln, Leerlauf oder Rekuperieren effizienter ist, dafür nutzt es die Informationen der Navigation und der Onboard-Sensoren. Sobald der Fahrer nach einer Segelphase oder einem Stopp wieder Gas gibt, startet der RSG den TDI wieder – hochkomfortabel oder auch sehr schnell. Der Start-Stopp-Bereich beginnt schon bei 22 km/h Geschwindigkeit. Aus dem Stand heraus springt der Motor auch bei getretener Bremse an, wenn der Vordermann anfährt.



Audi S5 TDI	Sportback	Coupé
Hubraum in cm ³	2.967	2.967
max. Leistung in kW (PS) bei /min	255 (347) bei 3.850	255 (347) bei 3.850
max. Drehmoment in Nm bei /min	700 von 2.500 - 3.100	700 von 2.500 - 3.100
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250	250
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	4,9	4,8
Verbrauch kombiniert in l/100 km	6,2 - 6,1*	6,2 - 6,1*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	162 - 160*	161 - 160*
Antrieb	quattro-Antrieb	quattro-Antrieb

*Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz

Auf den Märkten außerhalb Europas bietet Audi das S5 Coupé und den S5 Sportback mit dem 3,0-Liter-TFSI an. Der Turbo-aufgeladene Benzin-Direkteinspritzer leistet 260 kW (354 PS) und stemmt von 1.370 bis 4.500 Umdrehungen pro Minute 500 Nm Drehmoment. Der V6-Motor bringt das S5 Coupé TFSI in 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter auf den elektronisch begrenzten Toppspeed von 250 km/h. Beim S5 Sportback TFSI dauert der Standardsprint zwei Zehntelsekunden länger.

Die Achtstufen-tiptronic, die bei den S-Modellen die Kräfte des Motors weiterleitet, spielt perfekt mit der MHEV-Technologie zusammen – dank einer zusätzlichen Ölpumpe mit elektrischem Antrieb. Sie übernimmt die Schmierung, wenn das Auto mit deaktiviertem Motor segelt und die mechanische Pumpe steht. Zudem baut sie den Öldruck auf, der erforderlich ist, um den Gang einzulegen, der beim Wiederstart gebraucht wird. In den Phasen, in denen das Auto rollt und der Motor im Leerlauf dreht, koppelt eine Kupplung im Zentralgetriebe die Radsätze ab – auch das trägt zur Effizienz bei.

Wie bei allen S-Modellen von Audi ist der quattro-Antrieb – hier mit mechanischem Mittendifferenzial – Standard. Er wird ergänzt um die radselektive Momentensteuerung. Auf Wunsch montiert Audi das Sportdifferenzial. Bei dynamischer Kurvenfahrt verteilt das Sportdifferenzial die Momente aktiv zwischen den Hinterrädern. Dadurch drückt es das Auto in die Kurve hinein und vermeidet ein Untersteuern schon im Ansatz. In sportlich gefahrenen Kurven sorgt das Sportdifferenzial für stabiles und präzises Umsetzen der Lenkbefehle und damit für hervorragende Agilität.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Das Management des Sportdifferenzials erfolgt schnell und exakt über die [Elektronische Fahrwerkplattform \(EFP\)](#). Dieses zentrale Steuergerät berechnet die fahrdynamisch ideale Momentenverteilung für das Sportdifferenzial. Das Sportdifferenzial ist in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Mit ihm kann der Fahrer unterschiedliche Fahrzeugabstimmungen im Fahrzeug erleben.

Dynamik mit Hightech: die Fahrwerkstechnologien

Am dynamischen Charakter der S5-Modelle haben die Fahrwerks-Technologien großen Anteil. Das straffe S-Sportfahrwerk gehört zum Serienumfang, ergänzend gibt es eine S-spezifische Dämpferregelung und die Dynamiklenkung. 18 Zoll-Räder mit Reifen der Dimension 245/40 sind Standard, auf Wunsch gibt es 19- und 20-Zöller, letztere von Audi Sport. An der Vorderachse kommen die belüfteten Bremsscheiben auf 375 Millimeter Durchmesser (350 Millimeter bei TFSI). Die Bremssättel (auf Wunsch rot statt schwarz lackiert) integrieren hier jeweils sechs Kolben. Über das Fahrdynamiksystem Audi drive select kann der Fahrer festlegen, in welchem Modus wichtige Antriebs- und Fahrwerkssysteme arbeiten sollen. Zudem kann er hier einen Soundaktuator zuschalten – er verleiht dem V6-Diesel einen sonoren Klang.

Das Design: sportlicher Ausdruck

Das Exterieur der S5 TDI-Modelle folgt der neuen Designsprache der Modellfamilie und setzt dabei individuelle Akzente. Kräftige Spangen strukturieren die großen, mit Wabengittern gefüllten Lufteinlässe, helle Glanzelemente akzentuieren das Gitter des Singleframe-Grills. In der Seitenansicht fallen die silbernen Außenspiegelgehäuse ins Auge. Weitere S-Features sind der dezente Spoiler auf dem Gepäckraumdeckel und die vier verchromten Endrohre. Der Diffusor ist in Dark Chrome matt gehalten und wird auf drei Seiten von einer Chromspange umlaufen. Er integriert einen Wabengitter-Einsatz, Rippen gliedern seine untere Zone. Im Lackfächer sind die Farben Daytonagrau, Quantumgrau und Turboblau für die S-Modelle (sowie die Linie S line) reserviert.

Das Interieur der S5 TDI-Modelle ist ganz in cooles Schwarz getaucht. Sportsitze mit S-Prägung sind Serie, alternativ gibt es die S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und Rautensteppung. Die Bezüge – optional mit Kontrastnähten – sind in einer Leder-/Alcantara-Kombination, in Leder/Kunstleder mono pur oder in Leder Feinnappa zu haben, entweder in Schwarz, in Rotorgrau oder in Magmarot. Die Pedalkappen und die Fußstütze bestehen aus Edelstahl, die Dekoreinlagen aus matt gebürstetem Aluminium oder optional aus Carbon Atlas.



Das optionale Audi virtual cockpit plus präsentiert alle Anzeigen in einem spezifischen Look. Der Fahrer kann zwischen dem Sport-Modus und dem S-Modus, bei dem der Drehzahlmesser im Mittelpunkt steht, umschalten. Wenn er die tiptronic im manuellen Modus arbeiten lässt und die Gänge ausdreht, weist ihn ein Schaltblitz auf den bevorstehenden Gangwechsel hin. Für die Motoröltemperatur, den Ladedruck des Turboladers und die Rundenzeiten auf einer Rennstrecke existieren eigene Anzeigen.

Ab 66.500 Euro: Marktstart Anfang 2020

Die Komfort- und Sicherheitsausstattungen für die Audi S5 TDI-Modelle sind umfassend, ebenso wie das Angebot an Connectivity-Lösungen und Assistenzsystemen. Der Audi S5 Sportback TDI und das Audi S5 Coupé TDI kommen Anfang 2020 auf die europäischen Märkte. In Deutschland betragen ihre Grundpreise einheitlich 66.500 Euro.



Das Audi A5 Cabriolet und das S5 Cabriolet

Das Design des Audi A5 Cabriolet orientiert sich am Exterieur des A5 Coupé – sowohl in der eleganten Architektur als auch mit den neuen, scharfen Akzenten. Dank umfangreicher Verstärkungen baut die Karosserie, die wie beim Coupé jetzt 4.697 Millimeter Länge misst, sehr steif. Die Breite beträgt 1.846 Millimeter, die Höhe 1.384 Millimeter und der Radstand 2.764 Millimeter.

Wie jeder offene Audi besitzt das A5 Cabriolet ein klassisches, leichtes Stoffverdeck, das als Akustikverdeck aufgebaut ist. Mit seinen drei Stofflagen hält es das Innengeräuschniveau extrem niedrig. Durch Betätigen des Schalters öffnet und schließt sich das Verdeck in 15 beziehungsweise 18 Sekunden vollautomatisch, auch in Fahrt bei freier Rücksitzbank bis 50 km/h Geschwindigkeit. Geöffnet findet es in einer beweglichen Wanne Platz – sie sorgt dafür, dass stets ein großer Gepäckraum zur Verfügung steht. Bei geöffnetem Verdeck misst sein Volumen 310 Liter, geschlossen sind es 370 Liter. Die geteilten Fondlehnen klappen nach Entriegelung automatisch nach vorne.

Im Fond des überarbeiteten Audi A5 Cabriolet finden zwei Erwachsene Platz. Beim Innen-design, beim Bedienkonzept und der Vernetzung, beim Fahrwerk und bei der Ausstattung lehnt sich der offene Viersitzer an seine Schwestermodelle mit festem Dach an. Ein Windschott ist Serie, eine Kopfraumheizung Option. Das Verdeck ist in den Farben Rot, Grau, Schwarz und Braun erhältlich. Das A5 Cabriolet ist als 40 TFSI mit 140 kW (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 5,9 *; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 140 – 134*) für 49.100 Euro auf den europäischen Märkten ab Anfang 2020 bei den Händlern.

Zur Auswahl: sechs Motoren

Für das überarbeitete A5 Cabriolet zu Marktstart stehen sechs Motoren zur Wahl – die drei TDI-Modelle mit 120 kW (163 PS), 140 kW (190 PS) und 210 kW (286 PS) und zwei TFSI-Modelle mit 140 kW (190 PS) sowie mit 180 kW (245 PS) – und in der Top-Motorisierung das S5 Cabriolet mit 260 kW (354 PS) – alle mit Automatikgetriebe.

Im Audi S5 Cabriolet arbeitet ein V6-Turbo-Benzinmotor. Mit 260 kW (354 PS) Leistung und 500 Nm Drehmoment bringt der aufgeladene 3.0 TFSI den offenen Viersitzer in 5,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Auch hier übernimmt eine Achtstufen-tiptronic die Kraftübertragung.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Audi A5 35 TDI	Cabriolet
Hubraum in cm ³	1.968
max. Leistung in kW (PS) bei /min	120 (163) von 3.250 – 4.200
max. Drehmoment in Nm bei /min	380 von 1.500 - 2.750
Höchstgeschwindigkeit in km/h	222
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	9
Verbrauch kombiniert in l/100 km	4,5 – 4,0*
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	118 - 106*
Antrieb	Frontantrieb,

Audi A5 40 TDI	Cabriolet
Hubraum in cm ³	1.968
max. Leistung in kW (PS) bei /min	140 (190) von 3.800 - 4.200
max. Drehmoment in Nm bei /min	400 von 1.750 - 3.000
Höchstgeschwindigkeit in km/h	241 (front) 233 (quattro)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	8,4 (front) 8 (quattro)
Verbrauch kombiniert in l/100 km	4,9 – 4,5*(front) 5,4 – 5,0*(quattro)
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	128 - 118*(front) 143 - 133*(quattro)
Antrieb	Frontantrieb, quattro Option

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Audi A5 40 TFSI	Cabriolet
Hubraum in cm ³	1.984
max. Leistung in kW (PS) bei /min	140 (190) von 4.200 - 6.000
max. Drehmoment in Nm bei /min	320 von 1.450 - 4.200
Höchstgeschwindigkeit in km/h	237
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	7,9
Verbrauch kombiniert in l/100 km	6,2 - 5,9 *
CO ₂ -Emission kombiniert in g/km	140 - 134*
Antrieb	Frontantrieb

Das A5 Cabriolet fährt in fast allen Motorisierungen mit einer Siebengang S tronic vom Band, nur der Top-Diesel kooperiert mit einer Achtstufen-tiptronic. Der quattro-Antrieb ist beim jeweils stärksten Diesel- und Ottomotor Standard, für die beiden Vierzylinder-TDI liefert ihn Audi als Option.

Starker Benziner-V6: das Audi S5 Cabriolet

Im Audi S5 Cabriolet, das kurz nach dem Marktstart der überarbeiteten A5-Baureihe folgt, arbeitet ein V6-Benzinmotor. Mit 260 kW (354 PS) Leistung und 500 Nm Drehmoment, Letztere von 1.470 bis 4.500 1/min, bringt der Turbo-aufgeladene 3.0 TFSI den offenen Viersitzer in 5,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Sein Klangbild ist dezent-sonor und wird nie aufdringlich.

Der V6 steckt voller Hightech. Seine Abgasseite liegt im 90 Grad-Innen-V, die kurzen Gaslaufwege und der Twinscroll-Lader, der unerwünschte Wechselwirkungen zwischen den Gassäulen vermeidet, sorgen für spontanes Ansprechverhalten. Das B-Zyklus-Brennverfahren, das speziell für den Teillastbereich konzipiert ist, macht den V6-Ottomotor besonders effizient. Die Kraftübertragung läuft über eine Achtstufen-tiptronic und das optionale Sportdifferenzial.

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



Mit 172 Kilogramm Gewicht ist der 3.0 TFSI ungewöhnlich leicht. Sein Aluminium-Kurbelgehäuse integriert dünnwandige Laufbuchsen aus Grauguss; die Ringe an den Aluminiumkolben senken die Reibung. Ein weiterer Effizienzbaustein ist das Thermomanagement mit getrennten Kühlkreisläufen für Kurbelgehäuse und Zylinderkopf. Der Abgaskrümmter liegt in den Zylinderkopf integriert und wird vom Kühlmittel umspült, dadurch unterstützt er die rasche Erwärmung des Motors nach dem Kaltstart.

Bei der Kraftübertragung setzt das Audi S5 Cabriolet auf das Zusammenspiel einer Achtstufen-tiptronic mit dem permanenten Allradantrieb quattro. Die radselektive Momentensteuerung rundet seine Arbeit ab. Optional liefert Audi das Sportdifferenzial, das bei engagierter Kurvenfahrt die Antriebsmomente aktiv zwischen den Hinterrädern verschiebt – damit steigert es die Dynamik und die Stabilität weiter.

Ein sportlich abgestimmtes Fahrwerk ist Serie, auf Wunsch bringt es eine Dämpferregelung mit. In diesem Fall ist es in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Serienmäßig fährt das starke Cabriolet auf 18-Zoll-Rädern mit Reifen der Größe 245/40, auf Wunsch gibt es 20-Zöller. An der Vorderachse weisen die belüfteten Bremsscheiben des S5 Cabriolet 350 Millimeter Durchmesser auf. Schwarz (optional rot) lackierte Sechskolben-Festsättel mit S-Schriftzügen nehmen sie in die Zange. Markante Designdetails komplettieren den dynamischen Auftritt des Audi S5 Cabriolet, sein Interieur ist in dezenter sportlicher Eleganz gehalten.

Das Editionsmodell Audi A5 edition one

Ein Sondermodell flankiert die Markteinführung des überarbeiteten Audi A5: der A5 edition one, als Sportback und Coupé bestellbar. Fünf Motorisierungen stehen zum Marktstart zur Wahl – der 2.0 TDI mit 140 kW (190 PS), der 3.0 TDI in zwei Versionen mit 170 kW (231 PS) und 210 kW (286 PS) sowie der 2.0 TFSI mit 140 kW (190 PS) und 180 kW (245 PS). Das Außendesign des Audi A5 edition one basiert auf der Ausstattungslinie S line, komplettiert mit dem Optikpaket schwarz. Die Farbe schwarz setzt zudem an den Vier Ringen, am Singleframe, am Frontblade, an den Außenspiegelgehäusen und am Diffusoreinsatz Akzente. Beim Coupé sind auch das Dach und der vom S-Modell übernommene Spoiler schwarz lackiert, der Sportback erhält einen noch größeren, ebenfalls schwarzen Spoiler. Beim Einsteigen projizieren kleine LEDs die Audi-Ringe auf den Boden. Anthrazitschwarze 20 Zoll-Räder, das Sportfahrwerk und rote Bremssättel (nicht für den Einsteiger-Benziner) runden die Ausstattung ab. Audi lackiert das Editionsmodell in den Farben Daytonagrau Perleffekt, Distriktgrün Metallic und Quantumgrau. Beim Innenraum stehen die Pakete design selection und S line zur Wahl.



Bei der design selection gibt es schwarze oder okapibraune Sportsitze in Leder/Kunstleder mit Kontrastnaht und Biese. Die Dekoreinlagen bestehen aus matt gebürstetem Aluminium, einige Teile sind in Black Panel-Optik gehalten, inklusive einem Klappdeckel über dem Ablagefach in der Mittelkonsole. Das Paket S line wird um schwarze oder rotorgraue Sportsitze mit Leder-/Alcantara-Bezügen und Kontrastnähten bereichert. S-Sportsitze gibt es auf Wunsch, auch in Leder Feinnappa mit Rautensteppung. Die Dekoreinlagen tragen die Bezeichnung Aluminium Ellipse dunkel. Für beide Interieur-Varianten gibt es für die Modelle mit quattro-Antrieb alternativ Dekoreinlagen in Carbon Atlas.



Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat, usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 18 Standorten in 13 Ländern. 100 prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2018 hat der Audi-Konzern rund 1,812 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 5.750 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.004 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2018 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 59,2 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von € 4,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon mehr als 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.