

AUDI AG
Kommunikation Produkt und Technologie
Auto-Union-Str. 1
85045 Ingolstadt, Deutschland
Telefon: + 49 (0)841 89-32100
Telefax: + 49 (0)841 89-32817

Juni 2016

Das neue Audi A5 und S5 Coupé

Kompakt	2
Kurzfassung	4
Auf einen Blick	9
Langfassung	13
• Das Exterieurdesign	13
• Die Motoren	17
• Die Kraftübertragung	21
• Die Fahrdynamik	26
• Das Fahrwerk	27
• Der Innenraum	31
• Anzeige und Bedienung	34
• Das Infotainment und Audi connect	39
• Die Fahrerassistenzsysteme	43
• Die Karosserie	48
• Die Ausstattung	50
• Das neue Audi S5 Coupé	51
• Die Historie	59

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

Kompakt

Spot an: das neue Audi A5 und S5 Coupé

Ingolstadt, 2. Juni 2016 – Mit einer spektakulären 3D-Lichtshow feiert Audi an seinem Stammsitz Ingolstadt die Weltpremiere des neuen A5* und S5 Coupé*. Die beiden Ästheteten demonstrieren sportliche Eleganz und bringen jede Menge Hightech zum Kunden.

Am neuen Auftritt des Audi A5 Coupé haben die Designer gründlich gefeilt. Jetzt stellen sie einen elegant-athletischen Zweitürer ins Rampenlicht. Mit 4,67 Meter Länge und 1,37 Meter Höhe beansprucht er die sportlichsten Proportionen im Premiumsegment. Die Motorhaube ist lang, das niedrige Dach fließt geschmeidig zum kurzen Heck. Besonders markant: der breite, flache Singleframe, die Matrix-LED-Scheinwerfer, die wellenförmige Seitenlinie und die breit ausgestellten Radhäuser. Die Außenspiegel sitzen wie bei einem Rennsportwagen auf den Türbrüstungen – ein weiteres Indiz für die Sportlichkeit des A5 Coupé.

Seine neu entwickelte Lenkung ist direkt übersetzt, spricht spontan an und gibt präzises Feedback von der Straße. Agil schlängelt sich der A5 durch enge Kurven. Die Karosserie ist nochmals verwindungssteifer als beim Vorgänger und zählt zu den leichtesten im Wettbewerb. In puncto Aerodynamik und Aeroakustik setzt sie sich sogar an die Spitze. So schlüpft das Coupé leise durch den Wind, bietet mit seinem neu konstruierten Fahrwerk vor allem auf langen Strecken mehr Komfort. Das i-Tüpfelchen setzt das Fahrwerk mit Dämpferregelung, das sich auf Tastendruck von stark komfortbetont zu ausgeprägt dynamisch wandelt.

Um 17 Prozent haben die Ingenieure die Leistung der neuen Benzin- und Dieselmotoren gesteigert, dennoch sind sie fast ein Viertel sparsamer. Ihre Kraft schickt ein Sechsgang-Handschalter zur Vorderachse. Auf Wunsch überlässt der Fahrer das Sortieren der Gänge dem zügig arbeitenden Siebengang-Doppelkuppler oder der mit gleichem Elan schaltenden und erstmals im A5 verfügbaren Achtstufen-Wandlerautomatik. Optional verteilt der quattro-Antrieb die Kraft auf alle vier Räder.

Das Highlight schlechthin ist der neue Turbo-V6-Motor im S5. Er leistet 354 PS, stemmt 500 Newtonmeter auf die Kurbelwelle und lässt die Tachonadel in 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h schnellen. Dabei liegt das Top-Modell dank S Sportfahrwerk noch satter auf der Straße. Bei schneller Gangart drückt das optionale Sportdifferenzial – auch für den TDI mit 286 PS im Angebot – das Auto kompromisslos in die Kurve. Untersteuern? Fehlanzeige!

Die Power unter dem adretten Äußeren unterstreichen S5-Embleme mit roter Raute an Flanken, Kühlergrill und Heckklappe. Auch innen findet sich das Signet wieder – zur Begrüßung am MMI-Bildschirm, am Sportlenkrad, an der Chromspange um den Wählhebel und an den Einstiegsleisten.

Mit Highspeed ins World Wide Web: Der A5 geht per LTE online, zeigt unter anderem Verkehrsinfos, interessante Locations, Kraftstoffpreise und Nachrichten an, streamt Audio-Dateien vom Smartphone, überträgt dessen Kalender ins MMI und ruft bei einem Unfall automatisch Hilfe. Auch kann der Fahrer das Coupé per App ver- und entriegeln sowie dessen Parkposition abfragen. Unterstützung bekommt er von einer Fülle an Assistenzsystemen, die neue Maßstäbe in der Klasse setzen. Im zähfließenden Verkehr fährt der A5 teilautomatisiert, hält den Abstand zum Vorausfahrenden, hilft Auffahrunfälle zu vermeiden und Hindernissen auszuweichen. Außerdem überwacht er beim Linksabbiegen den Gegenverkehr, erkennt Verkehrszeichen, warnt vor Autos im toten Winkel sowie beim Abkommen von der Fahrspur und parkt selbsttätig ein. Sitze mit Massagefunktion, Dreizonen-Klimaautomatik, Lenkradheizung, elektrisch ein- und ausfahrbare Gurtbringer, das 3D-Soundsystem und das große Panoramaglasdach komplettieren den Premiumanspruch des A5.

Im Herbst stehen das neue Audi A5 und S5 Coupé bei den Händlern. Beide Modelle fahren in Ingolstadt vom Band.

Kurzfassung

Sportliche Eleganz – das neue Audi A5 und S5 Coupé

Mit dem A5 revolutionierte Audi 2007 seine Mittelklasse. Die Ingolstädter schufen ein Design-Kunstwerk, das in Windeseile Fans auf der ganzen Welt gewann. Neun Jahre später startet nun die zweite Generation – mit einem neuen, geschärften Look und High-Tech in allen Bereichen. Athletisch, sportlich und elegant kommt die neue Generation des A5 Coupé* daher. Sein Design ist gepaart mit einer ausgefeilten Aerodynamik. Unter dem Karosserie-Kleid beeindruckt der A5 mit einem komplett neu entwickelten Fahrwerk, leistungsstarken Antrieben sowie innovativen Infotainment-Features und Fahrerassistenzsystemen.

Wie macht man eine Design-Kunstwerk noch schöner? Diese Frage beschäftigte die Audi-Designer über Jahre. Das Ergebnis überzeugt: Das neue Audi A5 Coupé zeigt sich frisch, modern und geschärft. Gleichzeitig bleibt es seinen Genen treu und führt den sportlich-eleganten Charakter auch in der neuen Version fort. Das beste Beispiel ist die bereits beim Vorgängermodell prägende, nun dreidimensionale Schulterlinie in Form einer Welle. Die präzise geschwungene Linie mit kräftigen Wölbungen über den Radhäusern betont alle vier Räder – ein Hinweis auf den Allradantrieb quattro.

Die perfekt ausgewogenen Proportionen mit einer langen Motorhaube, dem gestreckten Radstand und kurzen Überhängen unterstreichen die Sportlichkeit des neuen A5 Coupé. Der plastisch ausgeformte Singleframe-Grill ist deutlich flacher und breiter als beim Vorgängermodell. Die LED-Heckleuchten und die optionalen LED- oder Matrix LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht machen Highend-Technologie auch bei Nacht sichtbar.

Die Motoren

Das neue Audi A5 Coupé* geht in Deutschland mit fünf Motoren an den Start, zwei TFSI und drei TDI. Ihre Leistung ist deutlich gestiegen – sie liegt zwischen 140 kW (190 PS) und 210 kW (286 PS). Im Vergleich zum Vorgängermodell haben sie um bis zu 17 Prozent mehr Performance, während ihr Verbrauch um bis zu 22 Prozent zurückgegangen ist. Sämtliche Aggregate vereinen hohe Effizienz mit sportlicher Kraftentfaltung und hoher Laufkultur – das gilt besonders für die beiden 3.0-TDI-Sechszylinder.

Das Audi S5 Coupé* fährt mit seinem neu entwickelten 3.0 TFSI in einer eigenen Liga. Der Turbo-V6 zeigt eine hocheffiziente Sportwagen-Performance. Aus 2.995 cm³ Hubraum schöpft der aufgeladene Sechszylindermotor 260 kW (354 PS) Leistung, 15 kW (21 PS) mehr als beim Vorgänger.

Die Kraftübertragung

Im neuen Audi A5 Coupé* steht für jede Motorisierung eine maßgeschneiderte Lösung für die Kraftübertragung bereit: Das manuelle Sechsganggetriebe und die Siebengang S tronic kommen bei den Vierzylinderaggregaten sowie beim 3.0 TDI mit 160 kW (218 PS) mit Front- bzw. Allradantrieb zum Einsatz. Die Achtstufen-tiptronic ist dem Top-Diesel mit 210 kW (286 PS) sowie dem S5-Motor vorbehalten. Beide Aggregate kommen serienmäßig mit quattro an Bord. Auf Wunsch liefert Audi für sie das Sportdifferential an der Hinterachse, das für noch mehr Fahrdynamik und Präzision sorgt.

Erstmals steht auch der neue quattro mit ultra-Technologie zur Wahl. Er lässt sich aktuell mit den TFSI- und TDI-Vierzylindermotoren mit manuellem Schaltgetriebe kombinieren. Der auf Effizienz optimierte Antrieb lässt bei Traktion und Fahrdynamik keinen Unterschied zu permanenten Systemen spüren.

Das Fahrwerk

Das komplett neu entwickelte Fahrwerk zählt zu den Stärken des Audi A5 Coupé*. Es bietet dem Fahrer optimalen Komfort bei einem gleichzeitig hohen Maß an Agilität. So meistert der A5 enge, gewundene Bergstraßen genauso souverän wie lange Autobahnfahrten. Optional bietet Audi ein Fahrwerk mit Dämpferregelung. Dieses ist in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Der Fahrer kann damit die Grundcharakteristik in mehreren Stufen einstellen.

Die elektromechanische Servolenkung ist ebenfalls eine Neuentwicklung von Audi. Sie folgt der aktuellen Geschwindigkeit und vermittelt ein hochpräzises Feedback von der Straße. Optional gibt es die Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung je nach Geschwindigkeit und Lenkwinkel variiert.

Die Karosserie

Im Vergleich zum Vorgängermodell ist das Audi A5 Coupé* deutlich effizienter geworden. Großen Anteil daran haben die Gewichtscur sowie eine ausgeklügelte Aerodynamik. Bis zu 60 Kilogramm senkten die Ingenieure das Leergewicht. Die Karosserie ist dank intelligentem Werkstoffmix und Leichtbau eine der leichtesten im Wettbewerbsumfeld. Spitzenreiter im Segment ist das A5 Coupé bei der Aerodynamik, mit einem c_w -Wert von 0,25.

Der Innenraum

Die gewachsenen Maße und der verlängerte Radstand kommen dem Innenraum zugute. Das Platzangebot für Fahrer und Mitfahrer ist großzügiger. Die horizontale Architektur der Instrumententafel und das durchgehende Lüftungsband schaffen ein weites Raumgefühl. Audi-typisch herrscht im Innenraum eine kompromisslos hohe Verarbeitungsqualität. Hochwertige Materialien in unterschiedlichsten Farben schaffen ein besonderes Wohlfühlambiente und unterstreichen den Premium-Charakter des Mittelklasse-Modells. Auf Wunsch wird das Interieur von der Ambientebeleuchtung mit 30 einstellbaren Farbtönen passend in Szene gesetzt. Auch bei der Aeroakustik setzt das neue A5 Coupé* Maßstäbe in seiner Klasse. Der Geräuschkomfort entspricht nahezu dem eines Oberklasse-Modells.

Der Gepäckraum bietet 465 Liter Volumen, zehn Liter mehr als beim Vorgänger. Die Rückbank ist im Verhältnis 40:20:40 geteilt und lässt sich einfach über Hebel vom Gepäckraum aus nach vorn klappen. Auf Wunsch liefert Audi für das zweitürige Coupé eine Gestensteuerung zum Öffnen der Gepäckraumklappe per Fußbewegung. Die optionale Anhängerkupplung entriegelt auf Tastendruck elektrisch.

Anzeige und Bedienung

Erstmals ist für das A5 Coupé* optional das Audi virtual cockpit, ein TFT-Display mit 12,3-Zoll-Diagonale und einer Auflösung von 1.440 x 540 Pixeln, erhältlich. In Verbindung mit der MMI Navigation plus inklusive 8,3 Zoll-Monitor auf der Mittelkonsole bildet es die zentrale Informationseinheit. Im Mittelpunkt des MMI Terminals steht der runde Dreh-/Drücksteller. Auf seiner Oberfläche trägt er das berührungsempfindliche Touchpad. Es dient zur Eingabe von Zeichen und Mehrfingergeräten – der Fahrer kann so auch in der Karte zoomen.

Die komplette MMI-Bedienlogik orientiert sich an aktuellen Smartphones, inklusive intelligenter Freitextsuche. Die neue, natürlichere Sprachsteuerung verarbeitet auch Eingaben aus der Alltagssprache – etwa: „Ich möchte Peter anrufen.“

Infotainment und Audi connect

Wählt der Kunde die MMI Navigation plus, bekommt er automatisch das Hardware-Modul Audi connect und die neue Audi connect SIM, eine fest im Auto verbaute SIM-Karte. Damit verbindet sich das neue Audi A5 Coupé* per superschnellem LTE-Netz mit dem Internet. Die Nutzung der vielseitigen Audi connect-Dienste ist für drei Jahre kostenfrei – sowohl in Deutschland, als auch in den meisten europäischen Ländern, da sie bei Bedarf automatisch auf den jeweiligen Landesprovider eingestellt wird.

Unabhängig von den integrierten Audi connect-Diensten kann der Kunde optional zusätzlich Datenpakete für die individuelle Internet-Nutzung via WLAN-Hotspot buchen. Damit surfen und mailen alle Mitfahrer mit bis zu acht mobilen Endgeräten zu attraktiven Tarifen im Internet.

Darüber hinaus erhält der A5 optional das Paket Audi connect Notruf & Service. Darunter finden sich Funktionen wie ein automatischer Notruf bei Unfall, Online Pannruf, Audi Servicetermin online sowie Remote-Funktionen, die mit der MMI connect App per Smartphone, Smartwatch oder in Verbindung mit dem Apple TV Generation 4 vom Fernseher aus genutzt werden können. Dazu zählen zum Beispiel das Ver- und Entriegeln des Autos, das Erfragen der Parkposition und das Abrufen des Fahrzeugstatus.

Mit dem Audi smartphone interface kommt per Apple Car Play und Android Auto die gewohnte Smartphone-Umgebung auf Wunsch mit an Bord. Die optionale Audi phone box mit wireless charging in der Mittelarmlehne bindet das Mobiltelefon per Nahfeld-Kopplung kabellos an die Autoantenne an und ermöglicht das induktive Laden nach dem Qi-Standard. Für anspruchsvolle HiFi-Fans steht optional das Bang & Olufsen Sound System mit dem neuartigen 3D-Klang bereit.

Die Fahrerassistenzsysteme

Eine intelligente Kombination verschiedener Technologien erhöht die Sicherheit, den Komfort und die Effizienz des neuen Audi A5 Coupé*. Gleichzeitig geht Audi den nächsten Schritt in Richtung pilotiertes Fahren.

Die breite Auswahl an innovativen Fahrerassistenten setzt Maßstäbe im Segment. Im Vergleich zum Vorgängermodell präsentieren sich fast alle Systeme völlig neu oder stark weiterentwickelt.

Der Prädiktive Effizienzassistent hilft dem Fahrer beim Kraftstoffsparen, der Audi active lane assist unterstützt beim Halten der Spur und die adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent entlastet ihn im zählfließenden Verkehr. Der Parkassistent, der Querverkehrsassistent hinten, die Ausstiegswarnung, der Ausweichassistent und der Abbiegeassistent sowie die Audi pre sense Systeme sind Neuerungen, die wichtige Dienste für die Sicherheit leisten. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung rundet das Angebot ab.

Das neue Audi A5 Coupé kommt im Herbst 2016 in Deutschland und weiteren europäischen Ländern in den Handel. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist die Serienausstattung noch reichhaltiger. Sie umfasst unter anderem Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht und LED-Heckleuchten, LED-Innenlicht, das Audi MMI Radio plus mit 7-Zoll-MMI-Farbdisplay, Bluetooth und USB-Ladefunktion, das 3-Speichen-Multifunktionslenkrad (bei Automatikgetriebe inklusive Schaltwippen) die Gurtbringer mit Gurthöhenverstellung, das Fahrodynamiksystem Audi drive select sowie Audi pre sense city.

Die neuen Ausstattungslinien schaffen eine Vielzahl an Möglichkeiten zur Individualisierung – im Interieur wie auch im Exterieur. Neben dem Basismodell gibt es die Lines sport und design. Darüber hinaus stehen das S line Sportpaket und die Audi design selection für eine hochwertige Individualisierung insbesondere im Innenraum zur Verfügung. Für eine besonders dynamische Außenoptik bietet Audi das S line Exterieurpaket an.

Das Audi S5 Coupé

Von 0 auf 100 km/h in 4,7 Sekunden – das neue Audi S5 Coupé* verbindet emotionale Eleganz mit den Fahrleistungen eines Sportwagens. Sein neu entwickelter Turbo-V6-Motor leistet 260 kW (354 PS) und begnügt sich mit 7,3 Litern Kraftstoff pro 100 Kilometer. Das schärfer gezeichnete S-Exterieurdesign und die S-spezifischen Details im Interieur unterstreichen den dynamischen Charakter des zweitürigen Sportcoupé von Audi.

Auf einen Blick

Das neue Audi A5 und S5 Coupé

Exterieurdesign

- Elegante Sportlichkeit: Weiterentwicklung eines Designerstücks
- Emotional-sportliche Proportionen
- Sportlich-athletische Coupé-Front mit breitem, flachen Singleframe
- Motorhaube mit power dome-Visualisierung
- Scharfe und präzise Schulterlinie als Welle gezeichnet, betont die skulptural herausgearbeitete quattro Visualisierung
- Fein konturierte Scheinwerfer, optional LED- und Matrix LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht;
- Elegante dreidimensionale LED-Heckleuchten und langgezogene Bremsleuchte am oberen Rand der Heckscheibe

Motoren

- Neue TFSI- und TDI-Motoren mit bis 17 Prozent mehr Leistung und bis zu 22 Prozent weniger Verbrauch
- 2.0 TFSI mit 140 kW (190 PS) und 320 Nm
- 2.0 TFSI mit 185 kW (252 PS) und 370 Nm
- 3.0 TFSI mit 260 kW (354 PS) und 500 Nm
- 2.0 TDI mit 140 kW (190 PS) und 400 Nm
- 2.0 TDI ultra mit 140 kW (190 PS) und 400 Nm
- 3.0 TDI mit 160 kW (218 PS) und 400 Nm
- 3.0 TDI mit 210 kW (286 PS) und 620 Nm

Kraftübertragung

- Schaltgetriebe, S tronic und tiptronic in jeweils neuer Generation
- Für Vierzylinder mit Schaltgetriebe: neuer quattro mit ultra-Technologie mit verbesserter Effizienz
- Option für 3.0 TDI mit 210 kW (286 PS) und S5 3.0 TFSI 260 kW (354 PS): quattro mit Sportdifferenzial

Fahrwerk

- Fünflenker-Konstruktion: Fahrwerk noch dynamischer und präziser bei gleichzeitig gesteigertem Komfort
- Neu entwickelte elektromechanische Servolenkung für gesteigerte Fahrbahnrückmeldung und Lenkpräzision, auf Wunsch mit Dynamiklenkung für verbessertes Fahrgefühl und mehr Komfort

- Fahrdynamiksystem Audi drive select in Serie
- Fahrwerk mit Dämpferregelung als Option mit stärker erlebbarer Spreizung der einzelnen Audi drive select Modi
- Audi A5: Normalfahrwerk mit tiefer Trimmelage Serie, Sportfahrwerk und Fahrwerk mit Dämpferregelung optional
- Audi S5: S-spezifisches Sportfahrwerk Serie; optional mit Dämpferregelung

Innenraum

- Neue, horizontal orientierte Architektur mit durchgehendem Luftdüsenband sorgt für ein weites Raumgefühl
- Perfekte Verarbeitung bei optimaler Funktionalität
- Einsatz von hochwertigen Materialien und neuen Farben
- Innenraum hat 17 Millimeter in der Länge zugelegt, mehr Schulterraum, Kopf- und Kniefreiheit
- Pneumatische Massagefunktion (optional für Sportsitz und Normalsitz)
- Komfortklimaautomatik für besonders hohe Luftqualität und mit neuer Bedienoberfläche
- Gurthöhenverstellung für die Frontsitze inkl. elektrisch aus- und einfahrendem Gurtbringer
- Best in class bei Gepäckraum: 465 Liter – zehn Liter mehr als beim Vorgänger
- Vollflächiges, öffnendes Panorama-Glasdach für lichtdurchflutetes Interieur (optional)
- Auf Wunsch beheizbare Klimakomfortscheibe und Lenkradheizung

Bedienung

- Völlig neu konzipiertes MMI-Bedienkonzept samt intuitiver Freitextsuche
- Bedienung auch per Multifunktionslenkrad und natürlicher Sprachsteuerung
- Auf Wunsch Audi virtual cockpit und Head-up-Display

Infotainment und Audi connect

- Optionales Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus mit MMI touch samt 8,3-Zoll-MMI-Monitor inklusive Audi connect zur dreijährigen kostenfreien Nutzung, LTE-Übertragung
- Zahlreiche neue Audi connect-Dienste inklusive Fernsteuerung via Smartphone-App zur Bedienung und Überprüfung des Autos
- Audi connect SIM, WLAN-Hotspot-Datenpakete und EU-weites Roaming

- Audi MMI connect App für Smartphone, Smartwatch und Apple TV Generation 4
- Audi connect Notruf & Service Dienste
- Audi smartphone interface für die Einbindung von Apple- und Android-Handys in das Audi MMI Farbdisplay (Option)
- Audi phone box mit induktivem Laden im Angebot
- Highend-Option: Bang & Olufsen Sound System mit innovativem 3D-Klang, 19 Lautsprechern und 755 Watt Leistung

Fahrerassistenzsysteme

- Nächster Schritt in Richtung pilotiertes Fahren: intelligentes Zusammenspiel verschiedener Fahrerassistenzsysteme
- adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent für Fahrten im zähfließenden Verkehr
- Prädiktiver Effizienzassistent hilft dem Fahrer beim vorausschauenden Fahren um Kraftstoff und CO₂ zu sparen
- Audi active lane assist und Audi side assist
- Ebenfalls neu: Parkassistent, Querverkehrsassistent hinten, Ausstiegswarnung, Abbiegeassistent, Ausweichassistent und kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung
- Sicherheitssysteme: Audi pre sense city, basic und rear, Bremsassistent Folgekollision

Karosserie

- Länge 4.673 Millimeter, Radstand 2.764 Millimeter, Breite 1.846 Millimeter, Höhe 1.371 Millimeter
- Leichtbau: Gewicht gegenüber Vorgänger um bis zu 60 Kilogramm reduziert
- Klassenbester c_w-Wert: 0,25

Ausstattung

- Umfangreiche Serienausstattung: Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, LED-Heckleuchten, Gurtbringer mit Gurthöhenverstellung, LED-Innenlicht, Fahrdynamiksystem Audi drive select, Audi pre sense city, u.v.m.
- Optionales großes Panorama-Glasdach lässt sich nahezu vollflächig öffnen
- S Sportsitz mit pneumatischer Massagefunktion und Seitenwangenverstellung (A5 S line und S5)

- Neues Ausstattungskonzept mit den Lines sport und design – erstmalig auch mit Exterieurdifferenzierungen sowie den Ausstattungspaketen S line Sportpaket, Audi design selection und S line Exterieurpaket

Audi S5 Coupé

- Neu entwickelter 3.0-TFSI-Motor vereint Sportwagen-Performance mit neuem Grad an Effizienz
- 260 kW (354 PS) Leistung und 500 Nm Drehmoment
- In 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h
- Fünf Prozent weniger Kraftstoffverbrauch bei höherer Leistung: 7,3 Liter pro 100 Kilometer
- 60 Kilogramm leichter als der Vorgänger
- Schärfer gezeichnetes Exterieurdesign und S-spezifische Details im Innenraum
- Audi virtual cockpit mit S spezifischer Anzeige für sportlichere Optik; Drehzahlmesser optional in der Mitte

Langfassung

Das neue Audi A5 Coupé – Der Ästhet aus Ingolstadt

Ein Designerstück startet in die Zukunft. Das neue A5 Coupé* verbindet emotionales Design mit sportlicher Fahrdynamik und progressiver Technik. Das Mittelklassemodell ist top vernetzt und bietet die neuesten Infotainment-Lösungen der Marke mit den Vier Ringen. Das intelligente Zusammenspiel verschiedener Fahrerassistenzsysteme steht für den nächsten Schritt in Richtung pilotiertes Fahren. Bis zu 60 Kilogramm Gewichtsreduktion, ein Spitzenwert bei der Aerodynamik sowie sehr effiziente und noch leistungsfähigere Antriebe – auch diese Zahlen und Fakten sprechen für sich.

Das Exterieurdesign

Bei der Gestaltung des neuen A5 Coupé* haben die Designer von Audi emotionale Formen und athletisch gespannte Flächen vereint. Das zweitürige Coupé zeigt sportliche, perfekt-ausgewogene Proportionen. Der gestreckte Radstand, die kurzen Überhänge und die lange, umgreifende Motorhaube mit power dome unterstreichen die Dynamik des Modells.

Die Seitenansicht

Die scharf gezeichnete Schulterlinie in Form einer Welle verleiht dem Audi A5 Coupé* einen einzigartigen Ausdruck emotionaler Eleganz. Als prägendes Designelement zeichnete die charakteristische Welle bereits das Vorgängermodell aus. Sie ist jetzt noch präziser ausgestaltet und besticht durch ihre Dreidimensionalität, die ein spannungsvolles Spiel von Licht und Schatten entstehen lässt. Die geschwungene Linie mit den kräftigen Wölbungen über den Radhäusern unterstreicht die quattro Gene. Auf Höhe des Übergangs vom vorderen Radhaus zu den Türen unterstreicht ein dreidimensionales Zierelement in Chrom die sportlichen Ambitionen des neuen Audi A5 Coupé. Die Außenspiegel sitzen sportlich auf den Türbrüstungen. Von der weit nach hinten gesetzten A-Säule spannt sich das Dach als flache, fließende Kuppel über die athletische Karosserie. Die Seitenfenster werden eingerahmt von einer Zierleiste in Aluminiumsilber matt. Sie wird an der nach vorn geneigten C-Säule stetig breiter und verläuft in einem Schwung.

Die sportliche Coupé-Front

Die betonte Sportlichkeit der Front ist ein weiteres Erkennungsmerkmal des neuen Audi A5 Coupé*. Der Singleframe-Grill ist dreidimensional modelliert und deutlich flacher und breiter als beim Vorgängermodell. Je nach Ausstattung ist das Kühlerschutzgitter in dezentem Schwarz matt gestaltet, bei der Ausstattungslinie A5 sport im sportlich-hellen Twilightgrau matt mit horizontalen Lamellen in Aluminiumsilber matt gehalten oder in der Ausstattungslinie A5 design im elegant-dunklen Titanschwarz mit horizontalen Lamellen in Chrom ausgeführt. Die seitlichen Lufteinlässe zeigen kraftvolle Kanten und auf Wunsch mit dem S line Exterieurpaket Wabengitter sowie eine horizontal sportliche Zierleiste in Aluminiumsilber matt über die gesamte Breite des Automobils.

Die Scheinwerfer

Die fein konturierten Scheinwerfer des neuen Audi A5 Coupé* harmonisieren perfekt mit den horizontal verlaufenden Linien der Frontpartie. Sie sind etwas oberhalb der weit nach unten gezogenen Oberkante des Singleframe-Grills positioniert – ein überraschendes Designdetail und ein Novum in der A5-Baureihe.

Bei den Optionen LED-Scheinwerfer und Audi Matrix LED-Scheinwerfer sind sämtliche Lichtfunktionen in LED-Technologie ausgeführt. Die neue Lichtsignatur der Audi Matrix LED-Scheinwerfer zeichnet ein charakteristisches und fokussiertes Vier-Augengesicht, wobei das Abblendlicht und das Fernlicht wie ein doppeltes Auge wirkt. Bereits in den serienmäßigen Xenon-Scheinwerfer befindet sich das LED-Tagfahrlicht am oberen Rand des Gehäuses und ist gleichzeitig als Blinker ausgeführt.

Das Fernlicht der Matrix LED-Scheinwerfer produzieren 18 LEDs, die durch zwei Linsen strahlen. Von der Kamera am Innenspiegel mit Informationen versorgt, schaltet ihr Steuergerät sie je nach Bedarf einzeln ab und zu oder dimmt sie zusätzlich in je 64 Stufen. Damit können die Matrix LED-Scheinwerfer mehrere Millionen Lichtverteilungsvarianten realisieren. In jedem Fall leuchten sie die Straße immer tageslichtähnlich und optimal in der Lichtverteilung aus, ohne jedoch andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Damit auch der Fahrer durch die hohe Reflexion der Verkehrsschilder nicht selbst geblendet wird, werden diese gezielt mit reduzierter Leuchtkraft angestrahlt.

Das Kurvenlicht der Matrix LED-Scheinwerfer entsteht durch Verschieben des Lichtschwerpunktes. In Zusammenarbeit mit der optionalen MMI Navigation plus wird es dank der prädiktiven Streckendaten schon vor dem Lenkeinschlag aktiviert. Das dynamische Blinklicht, von einer Reihe sequenziell geschalteter Leuchtdioden erzeugt, läuft von innen nach außen in die Richtung, die der Fahrer einschlägt – es sendet eindeutige und intuitiv verständliche Richtungssignale an die Umwelt.

Die Heckpartie

Das kurze Heck des neuen Audi A5 Coupé* zeigt eine deutlich horizontale Linienführung. Die Gepäckraumklappe endet in einer markanten Abrisskante. Separate Reflektoren im unteren Bereich der in Wagenfarbe lackierten Heckschürze betonen die Breite des zweitürigen Coupés.

Je nach Motorisierung verläuft die Abgasanlage ein- oder zweiflutig. Sie endet in einem Doppelendrohr links (TDI) oder zwei separaten Endrohren (TFSI), die bei den Ausstattungslinien verchromte Blenden tragen.

Die schlanken dreidimensional geformten Heckleuchten sind serienmäßig in LED-Technologie ausgeführt. Die LED-Lichtsignatur unterstreicht die skulpturale Geometrie der Heckleuchte. Der äußere vertikale Abschluss betont die volle Breite des Hecks. Das filigrane Bremslicht sitzt unterhalb der Leuchtenkörper, das dynamische Blinklicht (bei Ausstattung ab LED-Scheinwerfern) bildet einen Streifen im oberen Bereich. Die dritte Bremsleuchte in Lichtleitertechnologie ist sehr filigran am oberen Rand der Heckscheibe ausgeführt und erstreckt sich über die gesamte Breite.

Mehr Wahlfreiheit: die neuen Lines

Mit dem Modellwechsel führt Audi für das neue A5 Coupé* modular aufgebaute Ausstattungslinien ein, die den Kunden mehr Wahlfreiheit geben und sich auch auf Details des Exterieurs auswirken. Neben dem Basismodell gibt es die Lines sport und design. Darüber hinaus stehen das S line Sportpaket und die Audi design selection als weitere optische Ausstattungspakete zur Verfügung, um insbesondere das Interieur noch hochwertiger zu gestalten.

Für eine individuelle, besonders dynamische Optik gibt es weiterhin das S line Exterieurpaket auch für das neue A5 Coupé. Seine sportlich-markanten Akzente lassen sich mit allen Ausstattungslinien und Optikpaketen verbinden und finden sich:

- am Kühlerschutzgitter in Twilightgrau matt mit Lamellen in Aluminiumsilber matt
- an den sportlich-markant ausgestalteten Stoßfängern vorn und hinten
- an den Lufteinlassgittern mit Wabenoptik in Titanschwarz matt
- an der horizontalen, sportlichen Zierleiste in Aluminiumsilber matt, die sich über die gesamte Breite der Front zieht und die Lufteinlässe miteinander verbindet
- an den in Wagenfarbe lackierten Schwellerleisten mit schwarz genarbter Schwelleraufsatzleiste
- am Diffusor in Twilightgrau matt mit einem eingearbeiteten schwarz genarbt Wabengitter

Die beleuchteten Einstiegsleisten tragen ein Raute S-Symbol, das Zierelement in Chrom über den vorderen Kotflügeln einen S line-Schriftzug.

Der Lackfächer und die Maße

Der Lackfächer für das neue Audi A5 Coupé* umfasst 15 Farben. Die Uni-Lackierungen heißen Brillantschwarz und Ibisweiß, die Metallic-Lackierungen Argusbraun, Cuveésilber, Daytonagrau (für S line Sportpaket und S line Exterieurpaket), Florettsilber, Gletscherweiß, Gotlandgrün, Manhattangrau, Matadorrot, Mondscheinblau, Monsungrau, Mythoschwarz, Scubablau und Tangorot.

Das neue Audi A5 Coupé hat 47 Millimeter in der Länge zugelegt, es misst 4.673 Millimeter. Die Breite beträgt 1.846 Millimeter (minus acht), in der Höhe sind es 1.371 Millimeter (minus eins) – das sportlichste Verhältnis im Premiumsegment. Der Radstand streckt sich auf 2.764 Millimeter, das bedeutet einen Zuwachs von 13 Millimetern.

Die Motoren

Zum Verkaufsstart in Deutschland tritt das neue Audi A5 Coupé* mit zwei TFSI- und drei TDI-Motorisierungen an. Sie mobilisieren zwischen 140 kW (190 PS) und 210 kW (286 PS) Leistung. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist ihr Verbrauch um bis zu 22 Prozent zurückgegangen, während sie ihre Leistung um bis zu 17 Prozent gesteigert haben.

Alle Aggregate halten die Grenzwerte der Abgasnorm Euro 6 ein. Für das Additiv AdBlue gibt es neben dem Standard-Tank mit zwölf Liter Volumen optional einen 24-Liter-Tank. Das serienmäßige, weiterentwickelte Start-Stopp-System bietet Neuerungen, die den Kraftstoffverbrauch weiter senken: Wenn der Fahrer auf eine rote Ampel zufährt, kann es den Motor schon unterhalb von 7 km/h (mit S tronic) Geschwindigkeit deaktivieren (tiptronic unter drei km/h).

In einer eigenen Liga fährt das neue Audi S5 Coupé*. Sein neu entwickelter 3.0-TFSI-Motor vereint Sportwagen-Performance mit einem neuen Grad an Effizienz. Aus 2.995 cm³ Hubraum schöpft der turboaufgeladene Sechszylindermotor 260 kW (354 PS) Leistung, 15 kW (21 PS) mehr als beim Vorgänger.

Die 2.0-TFSI-Aggregate

Mit seinem 1.984 cm³ Hubraum steht der 2.0-TFSI-Motor im neuen Audi A5 Coupé* in zwei Leistungsstufen zur Wahl. Seine technischen Feinheiten sind der in den Zylinderkopf integrierte Abgaskrümmer, das Drehschiebermodul für das Thermomanagement, das Audi valvelift system (AVS) für die Auslassventile, das elektrische Wastegate des Turboladers und die duale Einspritzung – im Teillastbereich ergänzt eine indirekte Saugrohreinjection die Direkteinspritzung FSI.

In der Top-Version leistet der 2.0 TFSI 185 kW (252 PS). Zwischen 1.600 und 4.500 1/min stemmt er 370 Nm Drehmoment. Damit sorgt er für sportliche Fahrleistungen: Mit quattro-Antrieb spurtet das Audi A5 Coupé in 5,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erzielt elektronisch begrenzte 250 km/h Top speed. Auf 100 Kilometer verbraucht das Aggregat 5,9 Liter (entspricht 136 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Die zweite Variante des 2.0 TFSI gibt 140 kW (190 PS) ab. Von 1.450 bis 4.200 1/min stehen 320 Nm Drehmoment bereit. Auch hier sind die Fahrleistungen äußerst agil: 7,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 240 km/h Spitze (mit S tronic). Auf 100 Kilometer verbraucht das Aggregat 5,1 Liter (entspricht 117 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Innovatives Brennverfahren und Rightsizing

Hinter diesen Werten steht eine neue Strategie – Audi entwickelt das erfolgreiche Downsizing der Motoren zum Rightsizing weiter. Die wegweisende Effizienz des 2.0 TFSI mit 140 kW (190 PS) resultiert aus einem innovativen Brennverfahren. Der vergleichsweise große Hubraum ist hier kein Handicap, sondern Voraussetzung. Bei moderater Gangart erleben die Kunden des neuen Audi A5 Coupé* die Verbrauchsvorteile eines kleinvolumigen Aggregats, bei sportlicher Fahrweise müssen sie aber keine Abstriche machen.

Das neue Brennverfahren mit verkürzter Kompressions- und langer Expansionsphase sowie erhöhter Verdichtung ist speziell für den Teillastbereich, die weit überwiegende Betriebsart, konzipiert. Die Einlassventile schließen viel früher als üblich – im Zusammenspiel mit einem erhöhten Druck im Saugrohr sinken dadurch die Drosselverluste beim Ansaugen.

Durch die verkürzte Kompressionsphase war es möglich, das Verdichtungsverhältnis von 9,6 auf 11,7:1 zu erhöhen. In der Kompressionsphase muss der Motor dadurch nur etwa so viel Gas verdichten wie ein 1.4 TFSI. Auch in der Expansionsphase, in der er seine zwei Liter Hubraum voll nutzt, profitiert er von dem hohen Verdichtungsverhältnis – das daraus resultierende höhere Druckniveau bei der Verbrennung steigert den Wirkungsgrad weiter.

Damit die Ladung trotz der kurzen Einlasszeit ausreichend verwirbelt, sind die Brennräume, Kolbenmulden und Einlasskanäle sowie die Aufladung des neuen 2.0 TFSI speziell auf das neue Brennverfahren abgestimmt. Bei höheren Lasten sorgt das Audi valvelift system für späteres Öffnen der Einlassventile und damit für höhere Füllung, also für gute Leistungs- und Drehmomententfaltung. Der Einspritzdruck ist auf 250 bar gesteigert.

Der 2.0 TDI

Der Vierzylinder-TDI mit 1.968 cm³ Hubraum leistet im neuen Audi A5 Coupé* 140 kW (190 PS). Von 1.750 bis 3.000 1/min gibt er ein maximales Drehmoment von 400 Nm ab. Der starke Vierzylinder-Diesel bietet souveräne Fahrleistungen und höchste Effizienz: Von 0 auf 100 km/h geht es mit quattro-Antrieb und Siebengang S tronic in 7,2 Sekunden, erst bei 235 km/h endet der Vortrieb. In Kombination mit der Siebengang S tronic und Frontantrieb genügen dem 2.0 TDI nach der NEFZ-Norm 4,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, ein CO₂-Äquivalent von 114 Gramm pro Kilometer.

Der 2.0 TDI bringt ausgefeilte technische Lösungen mit: separate Kühlwasserkreisläufe, zwei Ausgleichswellen im Kurbelgehäuse, einen Zylinderdrucksensor, eine stark verminderte innere Reibung und eine Common-Rail-Einspritzanlage, die den Kraftstoff unter maximal 2.000 bar Druck vorhält. Eine Hoch- und Niederdruck-Abgasrückführung sowie eine aufwändige Abgasnachbehandlung samt SCR-System (SCR: selective catalytic reduction) sorgen für geringe Schadstoffemissionen.

Audi bietet den 2.0 TDI auch als ultra-Version – schon von außen sichtbar durch ein Badge am Heck. ultra steht für die effizientesten Modelle einer Baureihe. Modifikationen an der Übersetzung, an der Karosserie und am Fahrwerk sowie der Einsatz von rollwiderstandsoptimierten Reifen senken hier den Verbrauch noch weiter ab. Das neue Audi A5 Coupé 2.0 TDI ultra mit S tronic verbraucht im NEFZ-Zyklus nur 4,0 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (105 Gramm CO₂ pro Kilometer), der Bestwert im Wettbewerb.

Die 3.0 TDI

Souveräne Kraft, gepflegte Laufkultur und vorbildliche Effizienz – diese angenehmen Eigenschaften verbinden im neuen Audi A5 Coupé* die beiden Sechszylinder-TDI. Der 3.0 TDI schöpft aus 2.967 cm³ Hubraum und steht in den Leistungsstufen mit 160 kW (218 PS) und 210 kW (286 PS) zur Wahl.

Höchste Effizienz: 3.0 TDI mit 160 kW (218 PS)

In der ersten Ausführung leistet der 3.0 TDI 160 kW (218 PS). Seine 400 Nm Drehmoment stehen von 1.250 bis 3.750 1/min bereit. Im NEFZ-Zyklus begnügt sich das neue Audi A5 Coupé* mit 4,6 Liter Kraftstoff, dies bedeutet eine CO₂-Emission von 119 Gramm pro Kilometer.

Der 218 PS starke TDI, der nur etwa 191 Kilogramm wiegt, vereint zahlreiche Hightech-Lösungen – ein besonders komplexes Thermomanagement, reibleistungsoptimierte Zylinderköpfe und einen elektrisch verstellbaren Turbolader, der bis zu 2,6 bar Ladedruck aufbaut. Das Abgasnachbehandlungssystem sitzt direkt an der Rückseite des Motors, sein NO-Katalysator (Kombination aus NO_x-Speicherkatalysator und Oxidationskatalysator) kooperiert mit einem Dieselpartikelfilter mit SCR-Beschichtung.

Extrem kraftvoll: 3.0 TDI mit 210 kW (286 PS)

Der neue Top-TDI bietet eine um 30 kW (41 PS) auf 210 kW (286 PS) gesteigerte Motorleistung und stellt von 1.500 bis 3.000 Touren ein Drehmoment von 620 Nm bereit. Da sich dieses Aggregat aktuell noch in der Typprüfung befindet, stehen hier noch keine Verbrauchsangaben zur Verfügung.

Die Audi-Entwickler haben den neuen 3.0 TDI mit 210 kW (286 PS) in vielen Bereichen umfangreich weiterentwickelt. Dabei lauteten die Ziele: Optimieren der Brennraumfüllung, des Ladungswechsels und des Thermomanagements, um die Leistung zu steigern und zugleich den Verbrauch weiter zu senken. Motornahe Katalysatoren reinigen das Abgas wirkungsvoll.

Ein wichtiger Baustein beim weiterentwickelten Dreiliter-TDI ist das Audi valvelift system (AVS), das den Hub der Auslass-Ventile in zwei Stufen umschaltet. Das AVS veranlasst nach dem Schließen der Ventile einen zweiten, kleinen Öffnungshub – durch ihn gelangt eine gewisse Abgasmenge in den Brennraum zurück. Dieses Rücksaugen erhöht die Abgastemperatur und damit gleichzeitig die Effizienz der Abgasnachbehandlung: Dies bringt das Abgas nach dem Kaltstart und bei niedriger Last schnell auf Temperatur, so dass die beiden nah am Motor platzierten Reinigungssysteme sehr früh anspringen.

Der erste Baustein ist ein groß dimensionierter NO-Katalysator. Er speichert die Stickoxide, bis er gefüllt ist. Die Reinigung erfolgt per Gemischanreicherung im Motor. Um die Effizienz zu steigern, wird der NOC nur bei niedrigen Abgastemperaturen – nach dem Start – aktiv. In allen anderen Situationen erledigt der Dieselpartikelfilter mit SCR-Beschichtung, der zweite Baustein, die NO_x-Umsetzung.

Im Top-Diesel arbeitet ein neu entwickelter, 20 Prozent leichter Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und einem max. Ladedruck von 3,3 bar. Dabei legen die Entwickler Wert auf eine optimierte Anströmung, wodurch der Motor sehr spontan auf das Gas anspricht. Die neue externe Niederdruck-Abgasrückführung steigert den Wirkungsgrad des Laders – vor allem bei mittlerer und hoher Last ermöglicht sie seinen Antrieb mit dem vollen Abgasmassenstrom.

Das Thermomanagement des starken 3.0 TDI versorgt die voneinander getrennten Kreisläufe des Zylinderkurbelgehäuses (ZKG) und der Zylinderköpfe so mit Kühlmittel, dass das Motoröl nach dem Kaltstart rasch auf Betriebstemperatur kommt. Die Zylinderköpfe haben zweiteilige Wassermäntel, der Ölkühler wird je nach Bedarf in den Kühlmittelstrom eingebunden oder ausgeklammert. Das ZKG, die Kurbelwelle und die Zylinderköpfe sind extrem leicht – jede dieser Technologien macht den Motor noch effizienter.

Die Kraftübertragung

Innovative Schaltgetriebe, Siebengang S tronic und Achtstufen-tiptronic, Front- und quattro-Antrieb – im neuen Audi A5 Coupé* steht für jede Motorisierung eine maßgeschneiderte Technologie für die Kraftübertragung bereit.

Neue effizienzoptimierte Sechsgang-Handschaftgetriebe mit Einspritzschmierung kommen zum Einsatz. Eine integrierte Ölpumpe fördert bedarfsgerecht den Volumenstrom für die Schmierung und den Thermohaushalt. Eine Stirnradstufe ersetzt die Welle zum Vorderachsdifferenzial, die die Vorgänger-Getriebe hatten. Sie bringt große Vorteile bei Reibung und Bauraumbedarf mit sich. Geschmiedete Zahnräder sowie hohlgeformte Wellen senken das Gewicht. Die Gehäuse bestehen in weiten Bereichen aus ultraleichtem Magnesium – der neue Getriebebaukasten reduziert das Gewicht um bis zu 16 Kilogramm.

Audi liefert das Sechsgang-Handschaftgetriebe für die Varianten:

- 2.0 TFSI 140 kW (190 PS) mit Frontantrieb
- 2.0 TDI 140 kW (190 PS) mit Frontantrieb
- 2.0 TFSI 185 kW (252 PS) quattro
- 2.0 TDI 140 kW (190 PS) quattro
- 2.0 TDI ultra 140 kW (190 PS)

Die neue Siebengang S tronic bietet Audi für alle Motoren, ausgenommen für den Top-TDI und S5*. Beim 3.0 TDI mit 160 kW (218 PS) zählt das Doppelkupplungsgetriebe zum Serienumfang. Die S tronic, die die stufenlose multitronic ablöst, überzeugt mit ihrem hohen Wirkungsgrad. Die wichtigsten Verbesserungen sind die weiter verringerte Reibung, das niedrige Gewicht, eine hocheffiziente Ölversorgung und ein Fliehkraftpendel auf dem Zweimassenschwungrad – es ermöglicht sehr niedrige Fahrdrehzahlen.

Die beiden kompakten Lamellenkupplungen der neuen Siebengang S tronic liegen axial hintereinander statt – wie beim Vorgängeraggregat – radial übereinander, was die Schlepmmomente reduziert. Sie bedienen zwei voneinander unabhängige Teil-Getriebe, die ähnlich wie Schaltgetriebe aufgebaut sind. Sie sind permanent aktiv, aber nur eines ist mit dem Motor verbunden. Der Schaltvorgang erfolgt binnen weniger hundertstel Sekunden durch das Wechseln der Kupplungen und vollzieht sich fast ohne Unterbrechung der Zugkraft. Bei den quattro-Getrieben fließen die Kräfte von der Abtriebswelle aus über eine Stirnradstufe zum Vorderachsdifferenzial sowie über eine Kardanwelle zum Hinterachsdifferenzial.

Die Achtstufen-tiptronic

Ihre Premiere in der A5-Reihe gibt die Achtstufen-tiptronic im 3.0 TDI mit 210 kW (286 PS). Die weich, schnell und spontan schaltende Wandlerautomatik ist ebenfalls komplett neu entwickelt. Ihre hohe Gangzahl erlaubt es, den Motor sehr oft nah am idealen Lastpunkt zu betreiben. Ein drehzahladaptiver Torsionsdämpfer kompensiert unerwünschte Schwingungen des Motors – damit ermöglicht er effizientes Fahren bei besonders niedrigen Drehzahlen. Der Aufbau der Radsätze und Schaltelemente sorgt für geringe Schlepmmomente und damit für einen hohen Wirkungsgrad.

Beide Automatikgetriebe im neuen Audi A5 Coupé* zeigen den neuesten Stand der Technik. Sie zeichnen sich durch eine weite Spreizung aus: Ihre unteren Gänge sind sportlich-kurz, die oberen Gänge drehzahl- und verbrauchssenkend lang übersetzt. Die S tronic und die tiptronic sind in das Thermomanagement der Motoren eingebunden und für den Start-Stopp-Betrieb ausgelegt. Der Fahrer kann zwischen den Modi D, S und E wählen und die Gänge jederzeit manuell mit dem Wählhebel wechseln, alternativ auch mit den serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad. Alle Kommandos gelangen rein elektrisch – by wire – an das Getriebe, am Wählhebel löst kurzes Antippen den Schaltbefehl aus.

In Kombination mit der neuen Geschwindigkeitsregelanlage, dem Prädiktiven Effizienzassistent oder der adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent kommt eine weitere Effizienzfunktion hinzu. Sobald sich Kraftstoff sparen lässt, wechseln die Automatikgetriebe im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 und 160 km/h in den Freilauf.

Im neuen Audi A5 Coupé erfolgt der Antrieb standardmäßig über die Vorderräder, als Option steht der Allradantrieb quattro zur Wahl. Beim 3.0 TDI mit 210 kW (286 PS) ist er Serie.

Zwei Versionen: der Allradantrieb quattro

Ein ultimatives Plus an Dynamik, Traktion, Fahrsicherheit und Geradeauslauf: Das garantiert der permanente Allradantrieb quattro von Audi seit mehr als drei Jahrzehnten. Im Audi A5 Coupé* steht für die TFSI- und TDI-Vierzylindermotoren mit manuellem Schaltgetriebe der neue quattro mit ultra-Technologie bereit.

Für die Zukunft: quattro mit ultra-Technologie

Das Entwicklungsziel von quattro mit ultra-Technologie: ein auf Effizienz optimierter Allradantrieb, der bei Traktion und Fahrdynamik keinen Unterschied zu permanenten Systemen spüren lässt. Diese auf den ersten Blick scheinbar unvereinbaren Anforderungen erfüllt das Zusammenspiel der neu entwickelten Allradkomponenten mit einer ausgeklügelten Betriebsstrategie und einer perfekt auf das Auto abgestimmten Momentenverteilung: Die intelligente Steuerung des Allradantriebs arbeitet prädiktiv – sie blickt mithilfe einer umfassenden Sensorik und der kontinuierlichen Auswertung der ermittelten Daten zu Fahrdynamik, Straßenzustand und Fahrerverhalten stets voraus.

Im Standardbetrieb bei niedrigen Lasten ohne das Risiko von Schlupf nutzt der neue quattro-Antrieb alle Vorteile des Frontantriebs, er steht jedoch immer schon bereit, wenn er benötigt wird. Dadurch lässt sich die potenzielle Verbrauchsdifferenz zwischen Frontantrieb und permanentem Allradantrieb signifikant reduzieren.

Die Betriebsstrategie

Die quattro-Elektronik ist mit einer Vielzahl weiterer Steuergeräte vernetzt. Im Takt von zehn Millisekunden erfasst und bewertet das System die unterschiedlichsten Daten – Lenkwinkel, Quer- und Längsbeschleunigung sowie Motormoment sind nur einige davon. Das Zuschalten des Allradantriebs folgt einer zweistufigen Strategie: prädiktiv – also vorausschauend – sowie reaktiv.

Auf der prädiktiven Ebene stehen die Daten, die die vernetzten Systeme im Auto liefern, im Fokus. Aus ihnen ermittelt das Steuergerät beispielsweise bei schneller Kurvenfahrt den Punkt, an dem das kurveninnere Vorderrad die Haftgrenze erreichen wird. Dabei rechnet es etwa 0,5 Sekunden weit voraus. Gelangt das Rad bis zu einem definierten Grad an die Haftgrenze, wird der Allradantrieb aktiv. Beim prädiktiven Zuschalten orientiert sich das quattro-Steuergerät vor allem am Stil des Fahrers, am Status der ESC sowie am eingestellten Modus des Systems Audi drive select und an der Anhängererkennung. In der Folge steht der quattro-Antrieb immer schon bereit, kurz bevor er benötigt wird, ohne dass die Umschaltung für den Fahrer spürbar ist. Sollte eine Fahrsituation einmal nicht vorhersehbar sein, zum Beispiel wenn die Räder von trockenem Asphalt auf eine Eisplatte geraten, reagiert das System unmerklich für den Fahrer auf die plötzliche Reibwertveränderung und schaltet den quattro reaktiv zu.

Die quattro Momentenverteilung

Die innovative Regelphilosophie der Allradsoftware bestimmt kontinuierlich die Umgebungsbedingung, den Fahrzustand sowie den Fahrerwunsch. So wird in jeder Situation die jeweils ideale Aufteilung der Momente berechnet und die fahrdynamische Auslegung des A5* unterstützt. Durch die Vernetzung des quattro Antriebs mit dem Audi drive select hat der Fahrer die Möglichkeit, die Allradeigenschaften individuell anzupassen. So erhält der Fahrer im auto Modus bestmögliche Traktion und ausgewogene Fahreigenschaften.

Im Modus dynamic erfolgt die Momentenverteilung zur Hinterachse früher und in einem höheren Maße, so dass insbesondere auf niedrigen Reibwerten eine weitere Steigerung der Fahrdynamik erreicht wird.

Die Technologie: zwei Kupplungen

Den entscheidenden Effizienzgewinn ermöglicht die spezielle Anordnung von zwei Kupplungen im quattro-Antriebsstrang. Wenn das System in den Frontantrieb wechselt, koppelt die vordere – eine Lamellenkupplung am Ausgang des Getriebes – die Kardanwelle ab. Im Hinterachsgetriebe öffnet zudem eine integrierte Trennkupplung. Sie legt die Hauptverursacher von Schleppverlusten im hinteren Teil des Antriebsstrangs – etwa das im Ölbad laufende große Tellerrad – still. Zugleich ist der quattro-Antriebsstrang trotz der neuen Technikbauteile nahezu vier Kilogramm leichter als das bisherige System. Auch das spart Kraftstoff und fördert die Dynamik.

Herzstück: selbstsperrendes Mittendifferenzial

Bei allen Motorisierungen des neuen Audi A5 Coupé* mit S tronic oder tiptronic kommt weiterhin der permanente Allradantrieb quattro zum Einsatz. Er arbeitet äußerst zuverlässig mechanisch: Sein selbstsperrendes Mittendifferenzial, als Planetenradgetriebe konzipiert, leitet im normalen Fahrbetrieb 60 Prozent der Momente auf die Hinterachse und 40 Prozent nach vorne. Wenn es die Kräfte umverteilt, gelangen bis zu 70 Prozent nach vorne und bis zu 85 Prozent nach hinten. Diese hohen Sperrwerte erlauben eine klar definierte Verteilung der Antriebsmomente und ein extrem präzises Zusammenspiel mit den Regelsystemen.

Das Sportdifferenzial

Beim starken Top-TDI und S5* ergänzt Audi den quattro-Antrieb auf Wunsch um einen weiteren dynamischen Technikbaustein – das Sportdifferenzial. Es verteilt die Momente über zwei Überlagerungsstufen aktiv zwischen den Hinterrädern. Das Differenzial ist in der neuesten Generation etwa ein Kilogramm leichter. Bei schneller Gangart drückt das Sportdifferenzial das Auto förmlich in die Kurve hinein, womit es jeden Ansatz von Untersteuern eliminiert. Eine Softwarefunktion, welche in das zentrale Fahrwerkssteuergerät (Elektronische Fahrwerkplattform EFP) integriert ist, berechnet kontinuierlich die fahrdynamisch ideale Verteilung. Beim Einlenken oder Beschleunigen in der Kurve werden die Momente überwiegend zum kurvenäußeren Rad gelenkt.

Bevor das Heck ausbrechen kann, wird das Auto durch die Momentenverteilung stabilisiert und damit gut kontrollierbar. Die Regelung des Sportdifferenzials ist eng mit Audi drive select verknüpft – der Fahrer kann dadurch Einfluss auf die Momentenverteilung nehmen.

Radselektive Momentenverteilung

Als Partner beider quattro-Versionen fungiert im neuen Audi A5 Coupé* die weiterentwickelte radselektive Momentensteuerung, die auf jedem Untergrund aktiv ist. Bei dynamischer Kurvenfahrt bremst die Softwarefunktion beide kurveninneren Räder minimal an, bevor sie durchrutschen können. Der Eingriff erfolgt auch, wenn der Fahrer gerade kein Gas gibt. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto ganz leicht in die Kurve ein – das Eigenlenkverhalten bleibt länger neutral, das Fahrverhalten wird präziser, agiler und stabiler.

Die Fahrdynamik

Zu den wesentlichen Charakterzügen des neuen Audi A5 Coupé* zählt die sportlich-agile Fahrdynamik. In seinem Segment sind sowohl sportlicher Fahrspaß als auch Komfort entscheidende Größen bei der Abstimmung des Fahrwerks. Dem neuen Audi A5 Coupé gelingt der Spagat zwischen Fahrvergnügen auf kurvigen Passagen und einem exzellenten Fahrkomfort auf langen Strecken.

Die neu entwickelten Vorder- und Hinterachsen mit jeweils fünf Lenkern und die präzise agierende elektromechanische Lenkung sind perfekt aufeinander abgestimmt. Optional kann der Fahrer ein geregelteres Fahrwerk wählen, das einen dynamischen Fahrstil unterstützt. Zusätzlich lässt sich der Fahrkomfort jeder Situation anpassen: Das System Audi drive select beeinflusst die Kennlinien von Servounterstützung und Gaspedal sowie das optionale geregelte Fahrwerk mit einer bedarfsgerechten Anpassung, die das Fahrgefühl noch individueller macht.

Das Fahrwerk

Das komplett neu entwickelte Fahrwerk zählt zu den Stärken des Audi A5 Coupé*, auch mit Blick auf konsequenten Leichtbau und präzises Ansprechverhalten. Vom dynamischen Handling bis zum komfortablen Abrollen – das zweitürige Coupé hat Oberklassequalitäten.

Die breite Spur und der für dieses Segment relativ lange Radstand bilden eine der Grundlagen für eine sportlich-ausgewogene Fahrwerksabstimmung – sie beträgt vorn 1.587 Millimeter und hinten 1.568 Millimeter. Der Radstand misst 2.764 Millimeter.

An der Vorderachse kommt eine weiterentwickelte Fünflenker-Achse zum Einsatz. Das Achsprinzip ermöglicht eine optimale Aufnahme von Längs- und Querkräften. In Querrichtung sind die Lager sportlich-steif, in Längsrichtung hingegen geschmeidig-weich ausgelegt. Schwingungen werden zuverlässig durch den Einsatz eines Hydrolagers eliminiert. Dies bietet optimalen Komfort bei einem gleichzeitig hohen Maß an Agilität.

Für eine optimale Steifigkeit haben die Audi-Ingenieure die oberen Lenker im Gegensatz zum Vorgängermodell direkt in die Karosserie integriert. Alle Achslenker, das Schwenklager und die Dämpferstelze werden in Aluminium-Schmiedetechnologie gefertigt. Neben dem Einsatz von Einrohr-Dämpfern und hochfesten, dünnwandigen Rohrstabilisatoren runden segmentierte Radnaben das Leichtbaukonzept ab. Das Gewicht an der Vorderachse ließ sich im Vergleich zum Vorgängermodell um mehr als sechs Kilogramm reduzieren. Die untere Lenkerebene ist mit neu abgestimmten Gummilagern an einem Hybridachsträger aus hochfestem Stahl und Aluminiumkonsolen befestigt. Seine steife Anbindung an den Vorderwagen ermöglicht hohen Schwingungskomfort und bietet die Grundlage für optimale Agilität.

Die elektromechanische Servolenkung

Die elektromechanische Servolenkung, eine kompakte Neuentwicklung von Audi, spart im Vergleich zum Vorgängermodell 3,5 Kilogramm Gewicht. Ihr Antrieb verbraucht nur wenig Energie, die Übersetzung ist mit 15,9:1 sportlich-direkt. Die Servounterstützung folgt der aktuellen Geschwindigkeit.

Die Lenkung vermittelt ein hochpräzises Feedback von der Straße, sie spricht spontan an und bietet hohe Präzision. Die neue elektromechanische Servolenkung ist funktional mit einigen neuen Fahrerassistenzsystemen verknüpft, wie beispielsweise der adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent.

Die Dynamiklenkung

Die als Option erhältliche Dynamiklenkung variiert ihre Übersetzung durch ein Überlagerungsgetriebe um bis zu 100 Prozent, abhängig vom Tempo und dem im Fahrdynamiksystem Audi drive select gewählten Modus. Zudem unterstützt sie die Stabilisierung des Autos mit blitzschnellen Lenkimpulsen. Damit steigert sie die Stabilität und die Fahrsicherheit weiter.

Die Hinterachse

Im Heck des neuen Audi A5 Coupé* löst eine Fünflenker-Konstruktion die Trapezlenkerachse des Vorgängermodells ab. Durch intelligenten Materialmix hat Audi das Gewicht der Achsbauteile um weitere fünf Kilogramm gesenkt. Geringe ungefederte Massen vermitteln ein sportliches Fahrerlebnis und ermöglichen gemeinsam mit der neuen Dämpfer- und Elastomerlagerabstimmung ein geschmeidiges Abrollen, eine Reduzierung der Karosserie-Bewegungen sowie eine verbesserte Raddämpfung.

Einen wichtigen Beitrag dazu leisten auch die gewichtsreduzierten Leichtmetallräder, je nach Modell mit weniger als 13 Kilogramm je Rad, selbst in 19 Zoll. Die Stoßdämpfer sind erstmalig als Monotube ausgelegt – Resultat ist eine Gewichtseinsparung und besseres Ansprechverhalten, was wiederum die Aufbaukontrolle verbessert. Die Isolation der Achse gegenüber dem Aufbau erfolgt mit hydraulisch dämpfenden Achsträgerlagern. Sie reduzieren die von der Straße hervorgerufenen Anregungen spürbar, ohne dass die Querführung darunter leidet. Reibungsoptimierte Radlager reduzieren den Rollwiderstand, Aeroabweiser am Unterboden vor den Rädern verringern den Luftwiderstand.

Zentrales Fahrwerk-Steuergerät – die Elektronische Fahrwerkplattform EFP

Zur Erreichung eines idealen Zusammenspiels der verschiedenen Fahrdynamikregelsysteme wird ein zentrales Fahrwerk-Steuergerät eingesetzt. Dieses für das neue Audi A5 Coupé* entwickelte Hochintegrations-Steuergerät – die Elektronische Fahrwerksplattform (EFP) – verarbeitet alle fahrdynamisch relevanten Informationen und ermittelt daraus die Fahrsituation und den aktuellen Fahrbahnreibwert. Diese Informationen erlauben eine optimale Regelung der Systeme für ein hochpräzises, dynamisches Handling sowie maximalen Fahrkomfort.

Das Fahrwerk mit Dämpferregelung

Alternativ zum Serienfahrwerk mit sensibel ansprechenden Einrohr-Dämpfern gibt es für das neue A5 Coupé* ein Fahrwerk mit Dämpferregelung. Sensoren messen die Bewegung aller vier Räder sowie die Beschleunigung in Längs- und Querrichtung. Entsprechend wird die Charakteristik der Dämpfer den Fahrbahnbedingungen und der Fahrsituation angepasst. Das Resultat ist eine gesteigerte Fahrdynamik bei noch höherem Komfort. Darüber hinaus kann der Fahrer per Knopfdruck im System Audi drive select die Grundeinstellung des Fahrwerks wählen, um stets die gewünschten Fahreigenschaften abzurufen.

Das geregelte Fahrwerk arbeitet mit neu entwickelten Dämpfern in CDC-Bauweise (CDC = continuous damping control). In den Dämpferkolben sitzen elektromagnetisch betätigte Ventile. Sie erlauben der Hydraulikflüssigkeit je nach Bedarf einen höheren oder geringeren Durchfluss. Ein neues Konzept für ihre Betätigung macht die Regelarbeit sehr energieeffizient. Das zentrale Fahrwerk-Steuergerät verarbeitet in Millisekunden alle Sensorsignale und regelt jeden Dämpfer einzeln. Gemeinsam mit der großen Spreizung der Dämpferventile sorgt dies für eine große Bandbreite zwischen weichem Abrollen und knackig-straffem Handling.

Das A5 Coupé steht bereits in der Serienausstattung (ab Normalfahrwerk) auf einer sportlichen, tiefen Trimmlage.

Das Fahrdynamiksystem Audi drive select

Die Regelung der Dämpfer ist in das serienmäßige Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. In der Grundkonfiguration kann der Fahrer mit ihm die Arbeit der Drosselklappe, des Automatikgetriebes, der Lenkung, der Geschwindigkeitsregelanlage beziehungsweise der adaptive cruise control (ACC) sowie der Klimaautomatik in mehreren Modi umschalten. Sie heißen comfort, auto, dynamic sowie efficiency. In Verbindung mit einem Navigationssystem kommt zusätzlich der Modus individual dazu, bei dem der Fahrer die einzelnen Systeme zum Beispiel für Lenkung und Fahrwerk noch individueller anpassen kann.

Leicht und effizient: die Räder und Reifen

Ab Werk fährt das neue Audi A5 Coupé* in der Basis auf 17 Zoll Schmiedeleichtbauwheels, bei den Lines design und sport sind 18 Zoll Aluminium-Gussräder montiert. Audi und die quattro GmbH bieten zahlreiche Varianten als Option an. Das Angebot reicht von 18-Zoll-Aluminium-Gussrädern (Serie beim S line Sportpaket und bei der Audi design selection) bis zu 19 Zoll.

Alle Räder von Audi für das neue A5 Coupé zeichnen sich durch niedriges Gewicht aus – die geringen ungefederten Massen tragen zum sportlichen Fahrerlebnis bei. Alle Reifen sind im Rollwiderstand optimiert, das reduziert die CO₂-Emissionen um durchschnittlich 2,8 Gramm je Kilometer deutlich. Ein Reifenreparatur-Set und eine Reifendruckkontrollanzeige sind Serie, ein platzsparendes Reserverad Option.

Auch bei den Radbremsen ist die Technik breit aufgefächert. Der TFSI mit 140 kW (190 PS) nutzt an der Vorderachse 16-Zoll-Schwimmsattel-Bremsen. Die anderen Motorisierungen verzögern mit besonders leichten Aluminium-Festsattelbremsen im 17-Zoll-Format. Im Vergleich zum Vorgängermodell wiegen sie insgesamt fünf Kilogramm weniger.

An der Vorderachse weisen die innenbelüfteten Bremsscheiben bis zu 338 Millimeter Durchmesser auf. An der Hinterachse ist die elektromechanische Parkbremse integriert, die neue Halte- und Anfahraktionen mitbringt.

Die Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) präsentiert sich ebenfalls in vielen Bereichen weiterentwickelt – sie arbeitet noch präziser und feinfühlicher als im Vorgängermodell. Im ESC-Sport Modus ist der Motoreingriff weitgehend deaktiviert und der Bremseneingriff leicht abgeschwächt.

Der Innenraum

Perfekte Verarbeitung bei optimaler Funktionalität – das neue A5 Coupé* bietet diese für Audi typischen Eigenschaften in höchster Güte. Bis ins Detail sind hochwertige Materialien verarbeitet, auf Wunsch passend in Szene gesetzt von der Ambientebeleuchtung mit 30 einstellbaren Farben. Die horizontale Architektur der Instrumententafel schafft ein weites Raumgefühl.

Das neue A5 Coupé ist in nahezu allen Dimensionen noch großzügiger geworden. Der Innenraum des neuen Audi A5 Coupé hat in der Länge um 17 Millimeter zugelegt. Auch der Schulterraum (plus 26 Millimeter) und die Kopffreiheit (plus 12) für Fahrer und Beifahrer sind gewachsen. Die Kniefreiheit im Fond wurde sogar um 23 Millimeter erweitert. Der Gepäckraum bietet zehn Liter mehr als bisher. Er fasst jetzt 465 Liter – ein Bestwert im Segment.

Die Sitze

Die von Grund auf neu entwickelte Sitzanlage im Audi A5 Coupé* bietet erstmalig die Option einer pneumatischen Massagefunktion. Ein serienmäßiges Plus an Komfort genießen Fahrer und Beifahrer in Form einer Gurthöhenverstellung für die Frontsitze inklusive elektrisch aus- und einfahrendem Gurtbringer. Bei den körpergerecht geschnittenen Vordersitzen lassen sich die Kopfstützen nicht nur in der Höhe verstellen, ihr Abstand zum Hinterkopf ist ebenfalls variabel. Auf Wunsch können Sitze und Lordosenstütze elektrisch einstellt werden. Für viele Sitzvarianten hält Audi eine Heizung bereit, der Sportsitz ist als Option zusätzlich belüftbar.

Es gibt eine zentrale Armablage vorn – verschiebbar und mit Staufach, großen Türtaschen, zwei Cupholder und ein neues geschlossenes Ablagefach unterhalb des Licht-Drehschalters. Das neue Audi A5 Coupé hat im Fond zwei Sitzplätze sowie eine Mittelarmlehne.

Funktional und sportlich: die Lenkräder

Neu gezeichnet sind auch die Lenkräder. Da der Fahrerairbag ein kompaktes Mikromodul ist, ermöglicht das Lenkrad eine bessere Sicht auf das Kombiinstrument. Das gesamte Lenkrad-Angebot ist breit gefächert. Die Basis bildet ein Dreispeichen-Multifunktionslederlenkrad mit einem runden Pralltopf. Je nach Kundenwunsch gibt es auch einen beheizten Lederkranz, einen unten abgeflachten Kranz sowie die plus-Ausstattung bei der Multifunktion. Bei Automatikgetrieben sind Schaltwippen Serie. Das Skelett der Lenkräder besteht aus gewichtssparendem Magnesium.

Gewichtseinsparung im Interieur

Im gesamten Innenraum kommt Leichtbau zum Einsatz. So ist der Unterbau der Vordersitze aus hochfestem Stahl gefertigt. Der Träger der Durchladeeinheit an der hinteren Sitzanlage besteht aus Magnesium. Im Bereich der der Sitzanlage konnten so im Vergleich zum Vorgänger acht Kilogramm eingespart werden. Ein gewichtsoptimierter Bodenteppich, ein Bremspedal aus Aluminium und geschäumte Defrosterkanäle machen das Auto um insgesamt weitere vier Kilogramm leichter.

Zahlreiche Wahlmöglichkeiten: die Innenausstattung

Standardmäßig wartet das neue A5 Coupé* mit weißen LEDs im Interieur auf. Der Fahrer kann die Leseleuchten sensorisch bedienen. Bei Dunkelheit setzen das optionale Innenlichtpaket oder die optionale Ambientebeleuchtung Akzente im Interieur. Letztere lässt die Farbe der Beleuchtung über das MMI in 30 Tönen regeln, in mehreren Profilen und in getrennten Zonen, zu denen auch die Cupholder gehören. Abhängig vom im Audi drive select gewählten Modus können sich die Farben der Ambientebeleuchtung auf Wunsch ebenfalls ändern. In den Türverkleidungen generieren schmale, LED-gespeiste Lichtleiter eine effektvolle Konturbeleuchtung.

Ausgesuchte Materialien und Farben betonen die Großzügigkeit und Eleganz des Interieurs. Die Angebotspalette bietet zahlreiche neue Farbtöne und Kombinationen. Bei der Ausstattungslinie design lässt sich die Instrumententafel neben Schwarz auch in zwei Farbzonen unterteilen, einen dunklen oberen Bereich und eine hellere untere Zone, z.B. mit den Farben Granitgrau-Atlasbeige oder Granitgrau-Felsgrau. Beim Ausstattungspaket Audi design selection gibt es darüber hinaus noch die Farbkombination Wapitibraun-Felsgrau. Die Farben der unteren Schalttafel finden sich auch in den Sitzbezügen wieder.

Bei den Bezugsmaterialien folgt auf den standardmäßigen Stoff als erste Options-Stufe je ein exklusiver Stoff für die Ausstattungslinien design und sport. Alternativ steht eine robuste Leder-/Kunstleder-Kombination zur Wahl. Das Leder Milano und die Alcantara/Leder-Kombination (nur für die Sportsitze) sind noble Alternativen. Das Leder Feinnappa mit Kontrastnähten und Biesen ist die Top-Ausstattung.

Die großen, dreidimensionalen Dekorflächen prägen das Erscheinungsbild des Innenraums entscheidend. Alternativ gibt es verschiedene Aluminium-Dekoreinlagen sowie dunkles Nussbaumwurzholz, das Holz Eiche grau naturell und Klavierlack schwarz. Der großzügige Einsatz hochwertiger Dekoreinlagen über die gesamte Breite mit einem fließenden Übergang in die langen Türen hat für Fahrer und Beifahrer einen umarmenden Effekt, ohne sie dabei einzuengen. Zugleich richten diese horizontale Applikationsleisten den Innenraum klar aus und unterteilen die Instrumententafel.

S line Sportpaket und Audi design selection

Beim S line Sportpaket ist der Innenraum in Schwarz oder Rotorgrau gehalten. Die Sportsitze sind mit einer Kombination aus Leder und Stoff bezogen, wahlweise gibt es eine Alcantara/Leder-Kombination oder Feinnappa-Leder. Die Lehnen der Vordersitze tragen Raute S-Prägungen. Die Dekorflächen bestehen aus gebürstetem Aluminium, Klavierlack oder grauem Eichenholz. Das 3-Speichen-Sportlederlenkrad und die beleuchteten Einstiegsleisten tragen Raute S-Embleme. Die Pedale und die Fußstütze aus Edelstahl sowie die Fußmatten mit Kontrastnähten runden das sportliche Erscheinungsbild ab.

Das neue designorientierte Pendant zum S line Sportpaket für das Interieur ist die Audi design selection. Die Instrumententafel ist in den Farbkombinationen Granitgrau-Atlasbeige, Granitgrau-Felsgrau, Wapitibraun-Felsgrau oder komplett in schwarz erhältlich. Die Sitzbezüge gibt es passend in den gleichen Farben wie die untere Schalttafel. Zusätzlich sind die Farben Zedernbraun und Arrasrot erhältlich. Die Bezugsmaterialien entsprechen denen des S line Sportpakets. Ebenfalls farblich angepasst gibt es das Lenkrad in Schwarz, Granitgrau oder Wapitibraun. Bei den Dekorblenden können die Kunden zwischen Aluminium Trimaran, schwarzem Klavierlack und grauem Eichenholz naturell wählen. Ergänzt wird die Audi design selection durch die Ambientebeleuchtung, die sich in 30 Farben variieren lässt. Beide Pakete haben vorne beleuchtete Einstiegsleisten.

Klimakomfort: Das durchgehende Luftdüsenband

Ein durchgehendes Luftdüsenband und die abtauchende Mittelkonsole unterstreichen im neuen Audi A5 Coupé* den Eindruck einer schwebenden Instrumententafel. Bei der Komfortklimaautomatik ermöglicht das breite Luftdüsenband eine indirekte Belüftung, zudem vergrößert es den zirkulierenden Luftstrom. Der Innenraum lässt sich in drei Bereichen getrennt klimatisieren, für die Fondpassagiere gibt es ein eigenes Bedienteil mit digitaler Anzeige. Ergänzend hält Audi eine Standheizung bereit, die den Innenraum sehr rasch erwärmt. In Verbindung mit der optionalen Ausstattung „Audi connect Notruf & Service“ kann der Kunde die Standheizung komfortabel über die Audi MMI connect App programmieren.

Sowohl die serienmäßige Ein-Zonen-Anlage als auch die Drei-Zonen-Komfortklimaautomatik sind komplett neu konzipiert. Beide Anlagen verbrauchen nur wenig Energie – dank effizienter Lösungen beim Gebläsemotor sowie der Frischluftansaugung, eines effizienten Kältekreises und einer hochflexiblen Steuerung. Dabei bieten sie besonders hohe Luftqualität: Im Frisch- wie im Umluftbetrieb filtert ein Aktivkohle-Kombifilter kleinste Feinstaubpartikel heraus. Das Bedienfeld der Klimaautomatik bildet ein weiteres Highlight – vor allem bei der optionalen Komfortklimaautomatik, bei der die digitalen Temperaturanzeigen in den Drehreglern integriert sind. Wenige Tasten und Regler genügen für eine komfortable Steuerung. Wenn sich der Finger einem der kapazitiven Wippschalter nähert, wird dessen Funktion auf dem dunklen LCD-Display größer dargestellt und angewählt.

Für noch mehr Frischluft bietet Audi ein Panorama-Glasdach. Beim neuen A5 Coupé reicht es über die gesamte Dachbreite reicht. Es ist gegenüber dem Vorgänger um neun Prozent größer, zudem lässt es sich erstmalig durch eine Aufstell- und Auffahrfunktion öffnen (752 x 278 Millimeter = Maß geöffnete lichte Weite).

Geräumig und praktikabel: Der Gepäckraum

Das Zusammenspiel von ästhetischem Design und guter Raumausnutzung spielt auch beim neuen Audi A5 Coupé* eine wichtige Rolle. Im Grundmaß bietet der Gepäckraum 465 Liter Volumen, und damit zehn Liter mehr als beim Vorgänger.

Die Rücksitzlehne ist serienmäßig im Verhältnis 40:20:40 geteilt und lässt sich einfach mit Hebeln in den Seiten des Gepäckraums auf die Sitzkissen klappen. Die Durchladebreite misst genau einen Meter. Mit seinem quaderförmigen Zuschnitt lässt sich der Gepäckraum hervorragend nutzen.

Auf Wunsch liefert Audi für das zweitürige Coupé eine Sensorsteuerung zum Öffnen der Gepäckraumklappe: Ein Näherungssensor im Heckstoßfänger reagiert auf eine Kickbewegung. Die Klappe entriegelt und öffnet sich automatisch, wenn der optionale Komfortschlüssel erkannt wurde.

Die Anhängerkupplung entriegelt auf Tastendruck elektrisch; das neue Audi A5 Coupé darf bis zu 2.100 Kilogramm (bei acht Prozent Steigung) ziehen.

Anzeige und Bedienung

Das Audi virtual cockpit und das MMI touch sind für das neue Audi A5 Coupé* als Highend-Optionen erhältlich. Über die beiden zentralen Bausteine des innovativen MMI Anzeige- und Bedienkonzepts kann der Fahrer eine Fülle von Funktionen intuitiv nutzen.

Serienmäßig ist das neue Audi A5 Coupé mit großen, leicht ablesbaren Analoginstrumenten für Geschwindigkeit und Drehzahl ausgestattet. Zwischen ihnen liegt das Display des Fahrerinformationssystems (FIS). In der Grundversion hat der Bildschirm des FIS eine 5-Zoll-Diagonale. Das farbige Audi MMI-Display misst 7 Zoll. Mit der MMI Navigation plus (und bei Audi design selection) ist ein farbiges 7-Zoll-Fahrerinformationssystem sowie das Audi MMI-Display mit 8,3 Zoll an Bord.

Audi virtual cockpit

Als Alternative zu den analogen Rundinstrumenten gibt es für das neue A5 Coupé* das Audi virtual cockpit. Es setzt voraus, dass die MMI Navigation plus mit MMI touch an Bord ist. Die unterschiedlichen Darstellungsoptionen bieten dem Fahrer ein Plus an Komfort und zahlreiche Möglichkeiten der Individualisierung. Der große TFT-Bildschirm (12,3 Zoll) bietet dank einer Auflösung von 1.440 x 540 Pixel detailreiche Grafiken.

Damit die virtuelle Nadel des Drehzahlmessers flüssig und hochpräzise läuft, wird ihre Darstellung 60 Mal pro Sekunde neu berechnet. Scrollvorgänge in Listen folgen einem physikalischen Modell, das Faktoren wie Massenträgheit, Elastizität oder Dämpfung berücksichtigt.

Das Audi virtual cockpit präsentiert umfassende und vielseitige Informationen – von den Navigationspfeilen über die dynamische Animation der Navigationskarte und die Infotainment-Umfänge inklusive der Audi connect-Dienste bis zu den Grafiken einiger Assistenzsysteme. Je nach Grundmenü ändert das Display sein Farbdesign, im Medienmenü etwa leuchtet es orange, im Telefonmenü grün. An seinem unteren Rand liegen feste Anzeigen für Außentemperatur, Uhrzeit und Kilometerstände sowie Warn- und Hinweissymbole.

Der Fahrer bedient das Audi virtual cockpit – ähnlich wie das FIS-Display im analogen Instrument – über das optionale Multifunktionslenkrad plus. Mit den Schaltern auf der linken Speiche bewegt er sich durch die Menüs der Audioanlage, des Bordcomputers und der Navigation sowie, je nach Ausstattung, des Telefons. Auf der rechten Lenkradseite befinden sich die Lautstärkewalze, die Sprachdialog-Taste, die Telefon-Expressbedienung und die Skip-Funktion für den raschen Wechsel des Radiosenders oder Musiktitels.

Mit der „View“-Taste am Multifunktionslenkrad plus kann der Fahrer zwischen zwei Oberflächen umschalten. Im Infotainment-Modus dominiert ein zentrales Fenster. Es bietet Themen wie der Navigationskarte oder den Listen aus den Bereichen Telefon, Radio und Audio reichlich Raum. Der Drehzahlmesser und der Tacho sind hier als kleine Runduhren zu sehen. In der klassischen Ansicht erscheinen die Instrumente etwa so groß wie Analoganzeigen, das Mittelfenster ist entsprechend kleiner.

Immer im Blick: das Head-up-Display

Das Head-up-Display im neuen Audi A5 Coupé* projiziert relevante Informationen als rasch erfassbare Symbole und Ziffern auf die Windschutzscheibe und reduziert so die Ablenkung vom Straßenverkehr. Ein TFT-Bildschirm, von einer weißen LED hinterleuchtet, generiert das farbige Bild. Zwei asphärische Spiegel vergrößern es und lenken es um. Dabei gleichen sie Verzerrungen aus, die aus der Geometrie der Scheibe resultieren.

Die Informationen scheinen in einem Fenster von 200 x 80 Millimeter Fläche etwa zwei Meter vor dem Fahrer zu schweben. Das Auge erfasst sie extrem schnell – an Fernsicht gewöhnt, muss es sich nicht umstellen. Über das Audi MMI kann der Fahrer festlegen, welche Informationen das Display zeigen soll, zudem kann er hier die Höhe und Helligkeit der Anzeige einstellen.

Schlanke Tablet-Optik: das neue Audi MMI-Display

Der neue Bildschirm des Audi MMI verkörpert die innovative Technologie- und Design-Kompetenz von Audi. Mit seiner an den Ecken leicht abgerundeten, schwarzen Glasoberfläche wirkt er wie ein hochwertiger Tablet-Computer. Der Monitor ist gerade einmal 13 Millimeter stark. In der Topversion mit der Audi MMI Navigation plus umfasst ihn ein dezenter silberner Rahmen aus Magnesium. Auf einer Diagonale von 8,3 Zoll werden brillant aufgelöste Animationen dargestellt, die in dieser Qualität einzigartig sind.

Das MMI-Bedienelement

Gesteuert wird das System über das Audi MMI-Bedienelement auf der breiten, asymmetrisch geschnittenen Mittelkonsole. Seine Gestaltung und die Einbaulage richten sich danach, welches Getriebe an Bord ist. Bei der Ausstattung mit der S tronic oder der tiptronic ist das Terminal nah an der Instrumententafel platziert, der niedrige Automatikwählhebel bietet dem Handgelenk eine bequeme Ablage. Beim manuellen Getriebe liegt der Schalthebel vor dem MMI-Terminal. Rechts vom MMI-Bedienterminal befindet sich in beiden Fällen der Lautstärkedrehregler und eine Ablageschale. Diese Aufteilung macht die Philosophie des neuen Audi A5 Coupé deutlich: Der Fahrer sitzt in einem konsequent auf ihn zugeschnittenen Cockpit, das Audi MMI-Display jedoch kann auch der Beifahrer gleichermaßen gut bedienen.

Den Mittelpunkt des Terminals bildet der runde Dreh-/Drücksteller, dessen Ring mit dem optionalen MMI touch weiß beleuchtet ist. Auf seiner Oberfläche trägt er das berührungsempfindliche Touchpad. Es dient zur Eingabe von Zeichen und Mehrfingergesten – der Fahrer kann so auch in der Karte zoomen.

Kipptasten für die wichtigsten Grundmenüs, die allgemeine Menü-Taste, die Zurück-Taste und acht frei programmierbare Favoritentasten ergänzen das Terminal. Zwei weitere Tasten links und rechts des Dreh-/Drückstellers erschließen den Zugang zu den Funktions- und Optionsmenüs, die viele Bereiche der Bedienung ergänzen. Im Radiomenü etwa kann der Fahrer hier das Frequenzband des gewünschten Senders auswählen, im Kartenmenü die Verkehrsinformationen aufrufen. Mit den Funktionen und Optionen kann er sich zu einem eingegebenen Ziel leiten und Parkplätze in der Nähe anzeigen lassen oder das Ziel in die Favoriten-Liste speichern.

Flache Hierarchien: die neue Menüstruktur

Auch die Menüstruktur des Audi MMI ist von Grund auf neu konzipiert: Die Bedienung mit ihren flachen Hierarchien orientiert sich an modernen Smartphones. Eine intelligente, schnell verständliche Logik ersetzt statische Menübäume, häufig genutzte Funktionen lassen sich mit wenigen Klicks erreichen.

Ein besonderes Highlight ist die Audi MMI-Suche, die für alle Grundmenüs verfügbar ist und wie bei einer Suchmaschine über freie Texteingabe läuft. Sie beantwortet Anfragen in der Regel schon nach wenigen Buchstaben und berücksichtigt dabei den Standort des Autos. Bei der Restaurantsuche etwa genügen der Name des Lokals und die ersten Buchstaben der Stadt – schon erscheinen die Treffer in der Ergebnisliste, europaweit und mit Adresse. Die Suche nach Musiktiteln, Alben und Radiosendern verläuft ebenfalls auf diese Weise.

Die Sprachsteuerung: „Wo kann ich tanken?“

Intensiv weiterentwickelt präsentiert sich auch die Sprachbedienung. Sie versteht jetzt viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch. Um einen Kontakt anzurufen, genügen Befehle wie „Ich möchte Peter anrufen“. Die Navigation reagiert ebenfalls auf natürlichsprachliche Eingaben („Wo kann ich tanken?“, „Wo ist das nächste italienische Restaurant?“). Die neue Steuerung, die auch das Diktieren von SMS erlaubt, steht auch ohne Online-Verbindung zur Verfügung und schließt die Menüs Radio und Media ein.

Das Infotainment und Audi connect

Das serienmäßige Audi MMI Radio plus mit acht Lautsprechern bringt bereits einen SDXC-Kartenleser und einen AUX- sowie einen USB-Anschluss, Bluetooth und eine Sprachbedienung für Telefon und Radio mit. Das MMI-Farbdisplay hat eine 7-Zoll-Diagonale sowie eine Auflösung von 800 x 480 Pixel. Der Dreh-/Drücksteller bildet den Mittelpunkt des MMI-Bedienkonzepts.

Die Audi MMI Navigation, die nächste Stufe, bietet darüber hinaus zwei Kartenleser, das Sprachdialogsystem und eine Navigationsfunktion, bei der die Daten auf einer Speicherkarte liegen. Der Dreh-/Drücksteller ist bei der MMI Navigation um eine Joystick-Funktion erweitert, um in den einzelnen Menüs zu wechseln. Zusätzlich erlaubt das System den Zugriff auf die Sprachsteuerung des Kunden-Smartphones, es zeigt E-Mails an und liest sie vor.

Als Top-Ausstattung bietet Audi die MMI Navigation plus mit MMI touch an. Über den Umfang der Audi MMI Navigation hinaus umfasst sie einen 10-GB-Flashspeicher, ein DVD-Laufwerk, Audi connect-Dienste für drei Jahre, bis zu fünf kostenlose Navigationsupdates (im Abstand von sechs Monaten erhältlich), ein noch umfangreicheres Sprachdialogsystem sowie einen 8,3-Zoll-Monitor mit 1.024 x 480 Pixel Auflösung. Die Audi MMI Navigation plus arbeitet in enger Abstimmung mit vielen Assistenz- und Sicherheitssystemen. In ihr steckt die geballte Power des Modulare Infotainmentbaukastens (MIB) der zweiten Generation von Audi.

Online mit LTE: Audi connect

Das Hardware-Modul Audi connect mit LTE bildet die ideale Ergänzung zur Audi MMI Navigation plus mit MMI touch. Ein LTE-/UMTS-Modul stellt die derzeit schnellste Verbindung ins Internet mit bis zu 100 MBit/s Downloadgeschwindigkeit her. Der integrierte WLAN-Hotspot ermöglicht den Passagieren freies Surfen, Streamen und Mailen mit bis zu acht mobilen Endgeräten. Für den Fahrer kommen die maßgeschneiderten Online-Dienste von Audi connect an Bord.

Das vielseitige Angebot der Audi connect-Dienste reicht von der Navigation mit Google Earth und Google Street View über die Reiseinformationen, die Verkehrsinformationen online und die Parkplatzsuche bis zum sozialen Netzwerk Twitter mit einer speziell für die Nutzung im Auto ausgelegten Oberfläche.

Audi connect SIM – online ohne Grenzen

Die Audi connect SIM ist eine fest im Auto verbaute, sogenannte embedded SIM (e-SIM), die der Kunde mit der Ausstattung Audi connect in Europa erhält. Die benötigte Daten-Flatrate für das Nutzen der Audi connect-Dienste ist ab Kauf des Neuwagens für drei Jahre bereits inklusive, ein Aktivierungsprozess für den Fahrer entfällt. Nach Ablauf der Frist kann der Audi-Servicepartner sie gegen Gebühr neu aktivieren.

Mit der neuen Audi connect SIM wird außerdem das Reisen und Internet-Surfen in Europa noch komfortabler: Sie erlaubt Roaming in den meisten europäischen Ländern, da sie bei Bedarf automatisch auf den jeweiligen Landesprovider eingestellt wird. Somit entfallen landesabhängige hohe Roaming-Gebühren und unkomfortable Roaming-Bestätigungen für den Kunden.

Unabhängig von den integrierten Audi connect-Diensten kann der Kunde zusätzlich Datenpakete für den WLAN-Hotspot buchen. Damit surfen und mailen alle Mitfahrer mit bis zu acht mobilen Endgeräten zu attraktiven Tarifen im Internet. Auch hier läuft der Datentransfer beim Überfahren einer Landesgrenze, also beim Wechsel des Netzbetreibers, automatisch zum festen Preis weiter. Die Datenpakete für den WLAN-Hotspot können flexibel über ein spezielles Web-Portal oder direkt im Auto gebucht werden – schnell und komfortabel direkt über das Audi MMI System. Alternativ kann der Kunde seine eigene SIM-Karte im Auto einsetzen und den WLAN-Internetzugang über seinen individuellen Mobilfunkprovider herstellen. In diesem Fall wird auch das Datenvolumen der Audi connect-Dienste über die SIM-Karte des Kunden abgerechnet, die Audi connect SIM wird temporär deaktiviert.

Das neue Angebot der Audi connect SIM ist das erste Ergebnis der Zusammenarbeit von Audi mit dem irischen Unternehmen Cubic Telecom, einem führenden Anbieter von weltweiten nahtlosen Connectivity-Lösungen.

Rundum vernetzt: die Audi MMI connect App

Über die kostenlose Audi MMI connect App für Smartphones und Smartwatches kommen weitere Services in das neue Audi A5 Coupé* und bieten vielfältige Möglichkeiten. Dazu gehört etwa die Übertragung des Terminkalenders vom Smartphone ins MMI. Der Fahrer wählt den Ort eines Treffens direkt aus dem Smartphone als Navigationsziel und das System kann Ort, Zeit sowie Inhalt eines Termins vorlesen. Das Online Media Streaming mit Zugriff auf das Angebot von Napster und Aupeo! sowie das neue Online Radio bieten vielfältige Unterhaltung. Die Musikdaten gelangen per WLAN vom Smartphone auf die Audi MMI Navigation plus und von dort auf die Soundanlage. Ziele von Google Maps, Sonderziele (POI, points of interest) und die Termine aus dem Dienst City Events lassen sich mithilfe der App vom Handy ins Auto übertragen.

Komfortabel und informativ sind die Funktionen des Pakets „Audi connect Notruf & Service“. Inbegriffen sind unter anderem sogenannte Remote-Funktionen. Mit ihnen kann der Kunde via Audi MMI connect App aus der Ferne der Fahrzeugstatus und die Parkposition abrufen und das Auto ver- und entriegeln. Verfügt das A5 Coupé über eine Standheizung, so kann auch diese aus der Ferne aktiviert werden.

Das Smartphone und das Auto sind bei Audi bereits eng vernetzt – nun kommt noch das Zuhause hinzu. Voraussetzung ist, dass das dortige TV-Gerät mit Apple TV der vierten Generation ausgerüstet ist. In diesem Fall können viele Funktionen der Audi MMI connect App über das Fernsehgerät bedient werden. So lässt sich beispielsweise der aktuelle Fahrzeugstatus überprüfen oder die Remote-Funktionen betätigen, ohne zum Mobiltelefon zu greifen.

Darüber hinaus beinhaltet das „Audi connect Notruf & Service“-Paket die neuen Funktionen Notruf, Online Pannruf und Audi Servicetermin online. Beim zuletzt genannten Dienst sendet das Auto auf Kundenwunsch servicerelevante Daten über einen Audi-Server an die vom Kunden ausgewählte Werkstatt. Die Notruffunktion sendet einen automatischen Notruf bei einem Unfall an eine Leitzentrale sowie Daten über die Unfallschwere. Diese Dienste sind für zehn Jahre kostenfrei nutzbar.

Optimal angebunden: das Audi smartphone interface

Apple Car Play und Android Auto – im neuen Audi A5 Coupé* ist die gewohnte Smartphone-Umgebung auf Wunsch mit an Bord. Smartphone-Inhalte wie Navigation, Telefon, Musik sowie ausgewählte Third-Party-Apps erscheinen in einem separaten MMI-Menü in vertrauter Smartphone-Optik. Per Audi MMI oder Sprachbedienung kann der Kunde die Inhalte des über den USB-Port angeschlossenen iOS- oder Android-Gerätes (iOS ab 7.1, Android ab 5.0 Lollipop) komfortabel nutzen.

Weitere Komponenten ergänzen das Infotainmentprogramm, darunter ein Digitaltuner mit DAB+ für Radio und je nach Land auch TV. Die Audi phone box mit wireless charging in der Mittelarmlehne bindet das Mobiltelefon per Nahfeld-Kopplung kabellos an die Autoantenne an. Die Box ermöglicht das induktive Laden nach dem Qi-Standard, sofern das mobile Gerät dafür geeignet ist. Der Strom fließt von einer Spule im Boden der Box zur Empfängerspule im Smartphone.

Hörgenuss vom Feinsten: B&O Sound System mit 3D-Klang

Auch beim Thema HiFi setzt das neue Audi A5 Coupé* völlig neue Maßstäbe im Segment. Das optionale Bang & Olufsen Sound System mit 3D-Klang bietet eine faszinierende Innovation: einen Sound, der die räumliche Dimension der Höhe enthält. Dafür nutzt es vier zusätzliche Lautsprecher, je zwei in der Instrumententafel und den A-Säulen. Der 3D-Klang schafft ein Sounderlebnis, das es im Auto zuvor noch nicht gab: Die Musik erklingt wie in einem Konzertsaal.

Hinter der neuen Technologie steckt ein Algorithmus, den Audi gemeinsam mit dem Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen (IIS) in Erlangen entwickelt hat. Das Programm errechnet aus Stereo- oder 5.1-Aufnahmen die Informationen für die dritte Dimension und bereitet sie für die Zusatz-Lautsprecher auf.

Als Herzstück des Bang & Olufsen Sound Systems mit 3D-Klang dient ein 755 Watt starker 16-Kanal-Verstärker, der 19 Lautsprecher ansteuert. Ihre Abdeckungen präsentieren sich in einem neuen Design mit langgezogenen Aluminiumspangen, die mit der Linienführung des A5-Innenraums harmonieren. Weiße Lichtleiter illuminieren die Tieftöner in den vorderen Türen.

Die Fahrerassistenzsysteme

Eine intelligente Kombination verschiedener Technologien erhöht die Sicherheit, den Komfort und die Effizienz des neuen Audi A5 Coupé*. Gleichzeitig geht Audi den nächsten Schritt in Richtung pilotiertes Fahren. Die breite Auswahl an innovativen Fahrerassistenten setzt neue Maßstäbe im Segment. Im Vergleich zum Vorgängermodell präsentieren sich fast alle Systeme völlig neu oder stark weiterentwickelt. Einige Lösungen gehören zum Serienumfang, die Optionen sind entweder einzeln zu haben oder in den Paketen „Parken“, „Stadt“ und „Tour“.

Mehr Sicherheit: Audi pre sense

Das Sicherheitssystem Audi pre sense city bringt das A5 Coupé* serienmäßig mit. Mit einer Frontkamera an der Windschutzscheibe, die mehr als 100 Meter weit sehen kann, scannt das System im Geschwindigkeitsbereich bis 85 km/h die Straße auf andere Fahrzeuge und Fußgänger. Falls es eine drohende Kollision erkennt, warnt es den Fahrer in einem abgestuften Konzept, bei Bedarf leitet es eine Vollbremsung ein. Bei Geschwindigkeiten bis 40 km/h können Unfälle innerhalb der Systemgrenzen vollständig vermieden werden. Bei höheren Geschwindigkeiten (bis 85 km/h) wird durch Warn- und Bremsengriff die Aufprallgeschwindigkeit reduziert.

Die Informationen unterschiedlicher Fahrzeugsysteme nutzt das optionale System Audi pre sense basic. Sobald es einen instabilen Fahrzustand erkennt, leitet es präventive Schutzmaßnahmen für die Insassen ein. Die vorderen Gurte werden elektrisch gestrafft, und die Fenster sowie das Schiebedach schließen. Zusätzlich wird die Warnblinkanlage aktiviert. Wenn der Zusammenstoß nicht mehr zu vermeiden ist, und ein Unfall kontaktbasiert erkannt wird, unterstützt der Folgekollisions-Bremsassistent den Fahrer durch ein gezieltes Bremsmanöver. Das kann helfen, ein Schleudern und somit weitere Kollisionen zu vermeiden.

Weniger Strafzettel dank Geschwindigkeitsbegrenzer

Ein weiteres Serien-System im neuen Audi A5 Coupé* ist die Pausenempfehlung. Sie ist Bestandteil des Fahrerinformationssystems, analysiert das Verhalten des Fahrers und warnt bei Anhaltspunkten, die auf beginnende Unaufmerksamkeit schließen lassen.

Der einstellbare Geschwindigkeitsbegrenzer, ebenfalls Serie, beschränkt im Bereich von 30 bis 250 km/h das Tempo auf den vom Fahrer gewählten Wert – sehr hilfreich beispielsweise in Ortschaften oder Baustellen.

Die adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent

Ein Highlight unter den optionalen Systemen ist die adaptive cruise control (ACC) Stop&Go inklusive Stauassistent. Das System entlastet den Fahrer und ist ein großer Zugewinn an Komfort und Sicherheit. Die ACC hält das neue Audi A5 Coupé auf Abstand zum Vorfahrenden, wobei der Fahrer fünf Distanzstufen wählen und über Audi drive select die Beschleunigung sowie die Dynamik der Regelung einstellen kann.

Das System, das vor allem die Signale der beiden Front-Radarsensoren und der Kamera nutzt, deckt im Zusammenspiel mit der S tronic und der tiptronic den vollen Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 250 km/h ab, beim Schaltgetriebe startet es bei 30 km/h.

Die Stop&Go-Funktion der ACC (in Verbindung mit Automatikgetriebe) bremst das neue A5 Coupé* bis zum Stillstand und lässt es auf Fahrerwunsch automatisiert wieder anfahren. Ist das System deaktiviert, zeigt die Abstandsanzeige ab 60 km/h Tempo die Distanz zum Vorfahrenden an und warnt vor zu dichtem Auffahren.

Im Geschwindigkeitsbereich bis 65 km/h kann der Stauassistent in Verbindung mit dem Automatikgetriebe eine Erweiterung der ACC, auf gut ausgebauten Straßen auch die Lenkarbeit übernehmen, solange der Verkehr zähflüssig ist. Das System nutzt die Radar und Ultraschallsensoren sowie die Frontkamera. Es führt das Auto durch sanfte Lenkbewegungen, so dass es der vorausfahrenden Kolonne innerhalb der Systemgrenzen automatisch folgt. Dabei orientiert sich der Stauassistent an den Fahrbahnmarkierungen und an den anderen Fahrzeugen auf der Straße.

Wenn der Stauassistent seine Systemgrenzen erreicht – etwa, wenn sich der Stau auflöst oder eine enge Kurve vor ihm liegt – muss der Fahrer die Fahraufgabe wieder selbst übernehmen. Sollte er es nicht tun, warnt ihn das System in mehreren Stufen. Als letzte Maßnahme bringt es das Audi A5 Coupé selbsttätig zum sicheren Stillstand.

Mit ACC Stop&Go inklusive Stauassistent ist das Sicherheitssystem Audi pre sense front an Bord. Es kann Auffahrunfälle vermeiden beziehungsweise ihre Folgen mindern. In einer gefährlichen Lage fordert das System den Fahrer mit einem differenzierten Warnkonzept – mit optischen und akustischen Signalen sowie einem Bremsruck – zum Bremsen auf. Wenn er passiv bleibt, erfolgt erst eine Teilbremsung, gleichzeitig schließt das Auto Seitenscheiben und Schiebedach und aktiviert die Warnblinkanlage. Als Einziger seiner Klasse leitet das A5 Coupé danach eine Vollbremsung ein. Auch hier straft das System die Gurte.

Vorausschauend: der Prädiktive Effizienzassistent

Ebenfalls im Assistenzpaket Tour erhältlich ist der Prädiktive Effizienzassistent. Das in dieser Klasse einzigartige System arbeitet eng mit der Audi adaptive cruise control (ACC), mit dem Audi Navigationssystem und der kamerabasierten Verkehrszeichenerkennung zusammen. Dabei passt das System bei aktiviertem ACC die vorgewählte Geschwindigkeit vorausschauend selbstständig an die Gegebenheiten an – an die Strecken-Topographie, die Tempolimits und die vorausfahrenden Verkehrsteilnehmer.

Bei aktiver wie auch bei inaktiver Zielführung nutzt der Prädiktive Effizienzassistent die Streckendaten, um den Fahrer auf Situationen hinzuweisen, in denen er das Tempo verlangsamen sollte. Er erkennt Kurven, Kreisverkehre und Kreuzungen, Gefälleabschnitte, Ortschaften oder Tempolimit-Schilder – in vielen Fällen lange, bevor der Fahrer sie sieht. Ein entsprechender Hinweis erscheint dann im Kombiinstrument beziehungsweise im Audi virtual cockpit und im Head-up-Display. Falls der Assistenz-Screen aktiv ist, sind differenzierte Grafiken zu sehen.

Wenn der Fahrer es wünscht, regelt das System den Freilauf der Automatikgetriebe unter definierten Randbedingungen selbst. Dieser Segelbetrieb wird nur dann aktiviert, wenn er länger als fünf Sekunden dauern kann. Wenn er endet, beschleunigt das Auto selbsttätig wieder auf das vom Fahrer gewählte Wunschtempo, sofern die ACC aktiviert ist. Der Prädiktive Effizienzassistent kann auf Landstraßen den Kraftstoffverbrauch um bis zu zehn Prozent senken.

Weitere Systeme im Assistenzpaket Tour

Ab 65 km/h Tempo unterstützt der Audi active lane assist – im Assistenzpaket Tour oder auch separat erhältlich – den Fahrer beim Halten der Spur. Seine wichtigste Signalquelle ist die Frontkamera, die Markierungen auf der Straße erkennt. Falls sich das neue Audi A5 Coupé* einer Markierung nähert ohne zu blinken, hilft das System dem Fahrer, über einen sanften Eingriff in die elektromechanische Servolenkung in die Spur zurückzusteuern.

Über das Audi MMI-System kann der Fahrer wählen, ob diese Unterstützung kontinuierlich oder erst kurz vor Überfahren der Linie erfolgen soll. Wenn er sich für den frühen Eingriff entscheidet, führt ihn das System in der Mitte der Spur. Ergänzend kann er eine Lenkradvibration einstellen.

Der Ausweichassistent ist ein weiterer Highend-Bestandteil des Assistenzpakets Tour. Er wird aktiv, wenn ein Hindernis umfahren werden muss, um einen Unfall zu vermeiden. Anhand der Daten von Frontkamera, ACC und Radarsensoren berechnet er in Sekundenbruchteilen eine geeignete Spur, wobei er Abstand, Breite und Versatz des vorausfahrenden Fahrzeugs einbezieht. Seine erste Aktion ist ein Warnruck, der den Fahrer auf die Gefahr hinweist. Sobald der Fahrer lenkt, unterstützt ihn das System bei den erforderlichen Spurwechseln mit gezielten Momenten-Eingriffen in die Servolenkung.

Der Abbiegeassistent, eine weitere Innovation von Audi, überwacht beim Linksabbiegen im Geschwindigkeitsbereich zwischen zwei und zehn km/h den Gegenverkehr. In einer gefährlichen Situation bremst er bis zum Stillstand noch in der eigenen Spur. Das System wird im Hintergrund aktiv, sobald der Fahrer den Blinker zum Linksabbiegen setzt.

Die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung rundet das Assistenzpaket Tour ab. Diese ist auch außerhalb des Assistenzpaket Tour in Verbindung mit einem der beiden Audi Navigationssysteme und FIS Farbe erhältlich. Sie erkennt zahlreiche Verkehrszeichen, darunter auch digitale Anzeigen und Zusatzschilder, und präsentiert sie dem Fahrer als Grafiken im Head-up-Display und im Kombiinstrument. Zusätzlich kann sich der Fahrer optisch warnen lassen, wenn er das verkehrszeichenbasierte Tempolimit überschreitet.

Das Assistenzpaket Stadt

Zu den Systemen aus dem Assistenzpaket Stadt gehört der Spurwechselassistent Audi side assist, der auch einzeln erhältlich ist. Ab einem Tempo von 15 km/h unterstützt er den Fahrer beim Wechseln der Spur. Dafür nutzt er zwei Heck-Radarsensoren, die etwa 70 Meter weit messen. Wenn sich ein anderes Fahrzeug rasch annähert oder im toten Winkel bewegt, leuchtet eine Warn-LED im Gehäuse des betreffenden Außenspiegels auf. Falls der Fahrer jetzt trotzdem den Blinker setzt, blinkt die LED mehrmals kurz hintereinander hell auf.

Audi pre sense rear warnt vor einem drohenden Heckaufprall und leitet präventive Schutzmaßnahmen wie bei Audi pre sense basic ein. Zusätzlich erfolgt ein hochfrequentes Blinken zur Warnung des folgenden Verkehrs. Es ist auch bei ausgeschaltetem Audi side assist über das gesamte Geschwindigkeitsspektrum im Hintergrund aktiv, den Anhängerbetrieb ausgenommen.

Der neue Querverkehrsassistent hinten wird aktiv, wenn die Einparkhilfe eingeschaltet ist. In diesem Fall warnt er den Fahrer beim langsamen Rückwärtsfahren, etwa beim Heraussetzen aus einer Querparklücke, vor herannahenden Fahrzeugen, die er als kritisch einstuft. Der Hinweis erfolgt abgestuft – optisch, akustisch sowie per Warnruck. Als Basis dienen die Daten der Heckradarsensoren.

Mit der Ausstiegswarnung kommt das neue Audi A5 Coupé* sicherer durch den Stadtverkehr. Sie wird aktiv, wenn das Auto zum Stillstand gekommen ist. Falls sich jetzt andere Fahrzeuge von hinten nähern, warnt sie beim Öffnen der Türen. Das System nutzt zur Warnung die LED-Lichtleiter über dem Türinnenbetätigung (Konturbeleuchtung). In einer als gefährlich eingeschätzten Situation flackern und leuchten spezielle Hochleistungs-LEDs rot auf. Die Ausstiegswarnung bleibt nach dem Ausschalten der Zündung noch etwa drei Minuten lang in Bereitschaft.

Weitere Systeme komplettieren das Assistenzpaket Stadt: die Rückfahrkamera sowie die akustische und optische Einparkhilfe plus. Sie werden automatisch aktiv, wenn sie beim Rangieren ein Hindernis erkennen. Beide Lösungen sind auch einzeln erhältlich.

FlexRay: die Vernetzung

Ein komplett ausgestattetes neues Audi A5 Coupé* hat rund 90 Steuergeräte an Bord, die alle Daten miteinander austauschen. Ohne eine völlig neue Elektronikarchitektur wäre dieser hohe Grad der Vernetzung – vor allem der Fahrerassistenzsysteme – nicht möglich gewesen.

Das neue Bussystem FlexRay vernetzt viele Steuergeräte miteinander und garantiert eine extrem schnelle und sichere Datenübertragung. Die wichtigsten Komponenten sind der Motor, das Automatikgetriebe, das zentrale Fahrwerk-Steuergerät, das Elektronische Stabilisierungssystem (ESC), das Steuergerät der Servolenkung, die adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent, das Bildverarbeitungssteuergerät und der Safety Computer, der die Sicherheitssysteme steuert.

Neben dem FlexRay-Bus existieren weitere Datennetze. CAN-Busse (CAN = Controller Area Network) sind die Standard Vernetzungstechnik. CAN wird beispielsweise von der Klimaanlage, der Komfortelektronik, den Assistenzsystemen (Audi side assist) genutzt. Darüber hinaus dient CAN der Kommunikation zwischen dem Infotainmentsystem und den zentralen Anzeige- und Bedienkomponenten wie MMI und Audi virtual cockpit.

So genannte LIN-Busse (LIN = Local Interconnect Network) ergänzen die CAN-Busse, indem sie weniger komplexe Teilnehmersysteme wie die Innenbeleuchtung bedienen. Das Bang & Olufsen Sound System mit 3D-Klang, der TV-Tuner und das Audi virtual cockpit nutzen die MOST-Technologie (MOST = Media Oriented Systems Transport).

Auch die Elektrik leistet im neuen A5 Coupé einen Beitrag zum Leichtbau: Eine verbesserte Topologie, neue Aluminium-Leitungen und eine Vlies-Batterie senken das Gewicht um sechs Kilogramm gegenüber dem Vorgängermodell.

Die Karosserie

Das neue Audi A5 Coupé* präsentiert sich in Bestform – trotz der größeren Abmessungen wiegt das Modell bis zu 60 Kilogramm weniger als sein Vorgängermodell. Der Einstiegs-TFSI, der 2.0-Liter-TFSI, bringt ohne Fahrer nur 1390 Kilogramm auf die Waage.

Die Karosserie des neuen Audi A5 Coupé zählt zu den leichtesten im Segment. Sie wiegt dank geometrischen Leichtbaus und einem intelligenten Werkstoffmix 15 Kilogramm weniger als die Karosserie des Vorgängermodells. Der Modulquerträger unter der Instrumententafel besteht zum Beispiel aus Aluminium-Strangpressprofilen und -blechen, der Frontquerträger aus einem Strangpressprofil.

Bei den vorderen Federbeindomen handelt es sich um hochintegrierte Aluminium-Gussteile – im Vergleich zu Stahlblech-Komponenten, die aus mehreren Einzelteilen zusammengeschweißt sind, sparen sie insgesamt acht Kilogramm Gewicht. Diese Konstruktion ermöglicht eine sehr steife Anbindung der oberen Lenker an die Karosserie und bietet damit bestes Lenk-Ansprechverhalten – optimale Bedingungen für die Fahrdynamik.

Im neuen Audi A5 Coupé bilden die warmumgeformten Bauteile das hochfeste, crasch sichere Rückgrat der Passagierzelle. Sie verstärken den Übergang vom Vorderwagen zum Innenraum, die vordere Zone des Dachrahmens, die B-Säulen, die Seitenschweller und Teile des Bodens. Ihr Anteil an der Karosseriestruktur beträgt 17 Prozent.

Ruhe an Bord: akustische Bestwerte

Mit ihrer exzellenten Torsionssteifigkeit legt die Karosserie die Basis für hochpräzises Fahrverhalten und Ruhe an Bord. Damit übertrifft das neue Audi A5 Coupé* seine Wettbewerber. Schaltbare Motorlager sorgen für beispielhaften Komfort im Leerlauf. Das Dichtkonzept für die Türen ist aufwändig, eine Akustik-Frontscheibe Serie. Optional liefert Audi eine abgedunkelte Privacy-Verglasung hinten.

Einen Beitrag zur Effizienz leistet der niedrige Luftwiderstandsbeiwert. Vor allem bei hohen Geschwindigkeiten macht sich die ausgefeilte Aerodynamik mit einem niedrigen Verbrauch bezahlt, und mit einem c_w -Wert von 0,25 fährt das neue A5 Coupé an der Spitze des Wettbewerbs.

Bei der passiven Sicherheit erzielt das neue Audi A5 Coupé ebenfalls Bestnoten. Im Innenraum bietet das adaptive Rückhaltesystem vorne hervorragenden Schutz. Es passt die Wirkung der Frontairbags und der Gurtkraftbegrenzer an die Sitzposition von Fahrer und Beifahrer sowie an die Art eines Frontalaufpralls an.

Die Ausstattung

An den Start geht das neue Audi A5 Coupé* mit einer nochmals aufgewerteten und um zahlreiche Funktionen ergänzten Serienausstattung. Dazu zählen Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht und LED-Heckleuchten, Audi MMI Radio plus mit 7-Zoll-Farbdisplay, Bluetooth, USB-Laden, 3-Speichen-Multifunktionslederlenkrad (bei Automatikgetriebe mit Schaltwippen), Mittelarmlehne vorn, Gurtbringer in Kombination mit Gurthöhenverstellung, Rücksitzlehne 40:20:40, Lehnenfernentriegelung und LED-Innenlicht. Auch das Fahrdynamiksystem Audi select drive und die Assistenzsysteme Audi pre sense city, Bremsassistent Folgekollision und der einstellbare Geschwindigkeitsbegrenzer sind Standard.

Das neue Lines-Konzept steigert die Individualisierungsmöglichkeiten für das neue Audi A5 Coupé. Mit den Lines design, sport, design selction, S line sowie dem S line Sportpaket hat der Kunde so viel Gestaltungsspielraum wie nie zuvor.

Das neue Audi A5 Coupé fährt im Herbst 2016 in Deutschland und weiteren europäischen Ländern zu den Händlern.

Das neue Audi S5 Coupé

Von 0 auf 100 km/h in 4,7 Sekunden – das neue Audi S5 Coupé* verbindet emotionales Design mit den Fahrleistungen eines Sportwagens. Sein neu entwickelter Turbo-V6-Motor leistet 260 kW (354 PS) und begnügt sich mit 7,3 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer. Mit 1.615 Kilogramm Leergewicht ist das Automobil 60 Kilogramm leichter als das Vorgängermodell. Das präzise geschärfte Exterieurdesign und die zahlreichen S-spezifischen Details im Interieur unterstreichen den dynamischen Charakter des zweitürigen Sportcoupés von Audi.

Starkes Herz: der 3.0 V6 TFSI

Der turboaufgeladene, von Grund auf neu konzipierte 3.0-TFSI-Motor für das Audi S5 Coupé* bietet starke Performance – hohe Leistung, sattes Drehmoment, spontanes Ansprechen und sonoren Klang. Das Ganze gepaart mit einem neuen Grad an Effizienz.

Aus seinen 2.995 cm³ Hubraum schöpft der V6 TFSI 260 kW (354 PS), 15 kW (21 PS) mehr als das Vorgängeraggregat. Schon bei 1.370 1/min stemmt er 500 Nm (plus 60 Nm) auf die Kurbelwelle, bis 4.500 Touren steht dieses Drehmoment konstant bereit. Im NEFZ-Zyklus begnügt sich der neue 3.0 TFSI im S5 Coupé mit nur 7,3 Liter pro 100 Kilometer – ein CO₂-Äquivalent von 166 Gramm pro Kilometer. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist der Verbrauch um fünf Prozent gesunken.

Neues Brennverfahren: Höherer Wirkungsgrad

Der entscheidende Erfolgsfaktor bei der Effizienz des V6 3.0 TFSI ist das neue Brennverfahren von Audi. Es basiert auf dem so genannten B-Zyklus-Verfahren, ähnlich wie beim Audi A4 mit 2.0 TFSI mit 140 kW (190 PS), in Verbindung mit zentral in den Brennräumen angeordneten Hochdruckeinspritzventilen.

Die verkürzte Kompression des weiterentwickelten Brennverfahrens ermöglicht auch beim V6-TFSI einen motorischen Prozess mit einem deutlich erhöhten geometrischen Verdichtungsverhältnis. In Kombination mit einer normalen, aber im Verhältnis zur Kompression längeren Expansionsphase können so Wirkungsgradvorteile erzielt und die Effizienz des Motor gesteigert werden.

Diese Maßnahme reduziert jedoch normalerweise deutlich die Füllung der Zylinder und die hohe Verdichtung verstärkt die Klopfneigung des Motors, was die maximal darstellbare Leistung deutlich einschränkt. Diesen Konflikt aus Effizienz- und Leistungsorientierung löst das Audi valvelift system. Es ermöglicht im Teillastbereich eine sehr kurze Einlassöffnungsdauer von 130 Grad Kurbelwinkel bei gleichzeitig frühem Schließen der Einlassventile. Bei höheren Lasten kann auf eine Nockenwellenkontur mit einer längeren Öffnungsdauer und einem größeren Ventilhub der Einlassventile umgeschaltet werden, mit der die Maximalleistung des Motors dargestellt wird.

Der Turbolader: Getrennte Abgassäulen

Der Abgasturbolader, der den mechanischen Kompressor des Vorgängermotors ablöst, arbeitet nach dem Twinscroll-Prinzip: Die Abgasstränge der beiden Zylinderbänke verlaufen im Krümmer und im Ladergehäuse voneinander getrennt und treffen erst vor dem Turbinenrad zusammen. Diese Technologie vermeidet unerwünschte Wechselwirkungen zwischen den Gassäulen und trägt maßgeblich zum frühen und kraftvollen Drehmomentaufbau bei.

Der Turbolader ist im 90-Grad-V der Zylinderbänke platziert. Normalerweise sitzt er außen neben dem Kurbelgehäuse. Dementsprechend liegt bei den Zylinderköpfen die Abgasseite innen und die Ansaugseite außen. Dieses Layout ermöglicht eine kompakte Bauweise und kurze Gaslaufwege mit minimalen Strömungsverlusten – der 3.0 TFSI reagiert spontan und direkt.

Gewichtsreduktion: minus 14 Kilogramm

Dank gründlicher Überarbeitung ist das Gewicht des V6 TFSI um 14 auf 172 Kilogramm gesunken. Das Zylinderkurbelgehäuse, das im aufwändigen Sandgussverfahren aus einer Aluminium-Legierung entsteht, integriert dünnwandige Laufbuchsen aus Grauguss; im Zusammenspiel mit den neu entwickelten Ringen für die Aluminiumkolben sinkt die Reibung.

Ein weiterer Effizienzbaustein ist das Thermomanagement. Das Kurbelgehäuse und der Zylinderkopf verfügen über getrennte Kühlkreisläufe. Nach dem Kaltstart regelt die schaltbare Wasserpumpe den Fluss des Kühlmittels durch den Motor so, dass das Öl rasch auf Betriebstemperatur kommt. Der Abgaskrümmen ist in den Zylinderkopf integriert und wird vom Kühlmittel umspült, dadurch unterstützt er die rasche Erwärmung des Motors. Wenn der Motor warm ist, senkt das System die Abgastemperatur, was vor allem bei sportlicher Fahrweise den Verbrauch reduziert.

Die Achtstufen-tiptronic

Der Antriebsstrang im Audi S5 Coupé* präsentiert sich ebenfalls runderneuert. Das gilt auch für die weich, schnell und spontan schaltende Achtstufen-tiptronic. Der Aufbau ihrer Radsätze und Schaltelelemente führt zu geringen Schleppmomenten und damit zu einem hohen Wirkungsgrad. Die große Gangzahl erlaubt es, den Motor sehr oft nah am idealen Lastpunkt zu betreiben. Die unteren Gänge sind sportlich-kurz, die oberen Gänge drehzahl- und verbrauchssenkend lang übersetzt.

Die Wandlerautomatik ist in das Thermomanagement des Motors integriert und für den Start-Stopp-Betrieb (ab 3 km/h Restgeschwindigkeit) ausgelegt. Der Fahrer kann zwischen den Modi D, S und E wählen, für den manuellen Gangwechsel hat er Schaltwippen am Lenkrad. Alle Kommandos gelangen rein elektrisch – by wire – an das Getriebe.

Sobald der Fahrer im Tempobereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas geht, wechselt das Getriebe in den Freilauf, wenn sich dadurch Kraftstoff sparen lässt – ausgenommen ist der Modus S. Wenn die optionalen Systeme Prädiktiver Effizienzassistent und adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent mit an Bord sind, erfolgt das Management des Segelbetriebs besonders vorausschauend.

Serienmäßig: der quattro-Antrieb

Der permanente Allradantrieb quattro mit seiner asymmetrisch-dynamischen Auslegung trägt stark zum sportlich-stabilen Handling des neuen Audi S5 Coupé* bei. Im regulären Fahrbetrieb schickt sein rein mechanisches Mittendifferenzial 60 Prozent der Momente zur hinteren Achse und 40 Prozent nach vorne. Wenn an einer Achse Schlupf auftritt, strömt der Großteil der Kräfte blitzschnell an die andere Achse – bis zu 85 Prozent nach vorn, bis zu 70 Prozent nach hinten. Diese hohen Sperrwerte erlauben eine klar definierte Momentenverteilung und ein exaktes Zusammenspiel mit den Regelsystemen.

Die radselektive Momentensteuerung, eine intelligente Softwarefunktion, rundet die Arbeit des quattro-Antriebs ab. Bei dynamischer Kurvenfahrt verzögert sie die kurveninneren Räder mit minimalen Eingriffen, bevor sie durchrutschen können. Der Eingriff erfolgt auch, wenn der Fahrer kein Gas gibt. Die Differenz der Vortriebskräfte lässt das Auto ganz leicht in die Kurve eindrehen – das Fahrverhalten wird noch präziser, agiler und stabiler.

Torque Vectoring an der Hinterachse: das Sportdifferenzial

Das optionale Sportdifferenzial sorgt für ein noch dynamischeres Ansprechverhalten beim Einlenken und Beschleunigen. Es verteilt die Momente über zwei Überlagerungsstufen aktiv zwischen den Hinterrädern. Das Differenzial baut in der neuesten Generation etwa ein Kilogramm leichter.

Bei schneller Gangart drückt das Sportdifferenzial das Auto förmlich in die Kurve hinein, womit es jeden Ansatz von Untersteuern eliminiert. Eine Softwarefunktion, die in das zentrale Fahrwerkssteuergerät integriert ist, berechnet kontinuierlich die fahrdynamisch ideale Verteilung. Beim Einlenken oder Beschleunigen in der Kurve werden die Momente überwiegend zum kurvenäußeren Rad gelenkt, wodurch das Auto in die Kurve hinein gedrückt wird. Bevor das Heck ausbrechen kann, wird das Automobil durch die Momentenverteilung stabilisiert und damit gut kontrollierbar. Die Regelung des Sportdifferenzials ist eng mit Audi drive select verknüpft – der Fahrer kann dadurch Einfluss auf die Momentenverteilung nehmen.

Optional geregelt: das S Sportfahrwerk

Das Audi S5 Coupé fährt mit einem neu entwickelten S Sportfahrwerk vor, vorn und hinten baut es auf Fünflenker-Aufhängungen. Das Achsprinzip ermöglicht eine optimale Aufnahme von Längs- und Querkräften. In Querrichtung sind die Lager sportlich-steif, in Längsrichtung hingegen geschmeidig-weich ausgelegt. Gemeinsam mit der weiterentwickelten, direkt übersetzten elektromechanischen Servolenkung legen sie die Basis für das dynamische Handling, den guten Komfort und die hohe Stabilität. Mit ihrem geringen Gewicht verringern die neuen Bauteile überdies den Kraftstoffverbrauch. Auf Wunsch montiert Audi eine Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung an die Geschwindigkeit und den Lenkwinkel anpasst.

Alternativ zum serienmäßigen S Sportfahrwerk mit sensibel ansprechenden Einrohr-Dämpfern bietet Audi für das neue S5 Coupé eine Version mit S-spezifischer Dämpferregelung. Per Knopfdruck kann der Fahrer im System Audi drive select die Grundeinstellung des Fahrwerks wählen, um stets die gewünschten Fahreigenschaften abzurufen. Das geregelte S-Sportfahrwerk arbeitet mit neu entwickelten Dämpfern in CDC-Bauweise (CDC = continuous damping control). In den Dämpferkolben sitzen elektromagnetisch betätigte Ventile. Sie erlauben der Hydraulikflüssigkeit je nach Bedarf einen höheren oder geringeren Durchfluss. Ein neues Konzept für ihre Betätigung macht die Regelarbeit sehr energieeffizient. Das zentrale Fahrwerksteuergerät verarbeitet in Millisekunden alle Sensorsignale und regelt jeden Dämpfer einzeln. Gemeinsam mit der großen Spreizung der Dämpferventile sorgt dies für eine große Bandbreite zwischen weichem Abrollen und knackig-straffem Handling.

Die Bremsen sind groß dimensioniert. An der Vorderachse weisen die belüfteten Scheiben 350 Millimeter Durchmesser auf. Schwarz (optional rot) lackierte Sechskolben-Festsättel mit Raute S-Schriftzügen packen sie an. Die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC arbeitet noch präziser und feinfühlicher als im Vorgängermodell, der Fahrer kann sie zweistufig ganz oder teilweise nach Belieben abschalten.

Serienmäßig fährt das neue S5 Coupé auf 18-Zoll-Rädern im Fünf-Doppelspeichen-Stern-Design, die Reifen haben die Größe 245/40 und wiegen weniger als 12 Kilogramm. Alternativ sind weitere 19-Zöller im Programm.

Die Karosserie und das Exterieur

Das neue Audi S5 Coupé* streckt sich auf eine Länge von 4.692 Millimeter. In der Breite misst es 1.846 Millimetern Breite, die Höhe liegt bei 1.371 Millimetern. Der lange Radstand (2.764 Millimeter) betont die dynamische Silhouette des zweitürigen Sportcoupés.

Die intelligente Kombination an Werkstoffen macht die Karosserie sehr verwindungssteif, sicher und leicht. Das neue Audi S5 Coupé bringt mit dem serienmäßigen quattro-Antrieb 1.615 Kilogramm auf die Waage – 60 Kilogramm weniger als das Vorgängermodell.

Die Scheinwerfer für das neue S5 Coupé liefert Audi serienmäßig in LED-Technologie. Die Unterkante des breiten und flachen Singleframe verläuft deutlich weiter oben als beim Vorgänger. Der markante Stoßfänger ist ausdrucksstark geformt, der flache Lufteinlass darunter zieht sich – mit einer Zierleiste in Aluminiumsilber matt – über die gesamte Breite des Fahrzeugs. Die seitlichen Lufteinlässe zeigen kraftvolle Kanten und Wabengitter in Titanschwarz matt sowie vertikale Stege, die an die Blades von Rennwagen erinnern. Seine Eigenständigkeit betont das neue Audi S5 Coupé an der Front durch weitere sportliche Details wie das S spezifische Kühlergitter in Twilightgrau matt mit Doppellamellen in Aluminiumsilber matt.

In der Seitenansicht zeigt das neue Audi S5 Coupé eine charakteristische Schulterlinie in Form einer Welle. Die geschwungene Linie mit den kraftvollen Wölbungen über den Radhäusern verweist schon optisch auf den Allradantrieb quattro. Auf Höhe des Übergangs vom vorderen Radhaus zur A-Säule betont ein dreidimensionales Zierelement in Aluminiumsilber matt die souveräne Sportlichkeit des neuen Audi S5 Coupé und integriert den S5 Schriftzug. Die Außenspiegel in Aluminiumoptik sitzen auf den Türbrüstungen, wie bei einem Rennwagen. Chromeinleger für die Türgriffe und kräftig konturierte Schwellerleisten in Wagenfarbe mit schwarz genarbten Schwelleraufsatzleisten tragen ebenfalls zum geschärften Exterieur bei.

Das Heck zeigt schlanke LED-Heckleuchten mit dynamischem Blicklicht. An der Gepäckraumklappe verbessert ein markanter Spoiler in Wagenfarbe die Aerodynamik. Der markant geformte hintere Stoßfänger integriert ein flaches schwarzes Wabengitter. Der Diffusor in Twilightgrau matt mit vertikalen Stegen und einer Spange in Aluminiumsilber matt fasst die beiden Doppel-Endrohre in Chrom ein.

Die dreidimensionalen Zierelemente an den Flanken, der Kühlergrill und der Gepäckraumdeckel tragen S5-Schriftzüge mit roter Raute. Im Lackfächer, der elf Töne umfasst, sind die neuen Farben Navarrablau und Misanorot exklusiv für das S-Modell.

Der Innenraum

Auch im Innenraum bietet das neue Audi S5 Coupé* kultivierte Sportlichkeit. Das klare, stark horizontal orientierte Design lässt den großzügig geschnittenen Innenraum, in dem vier Personen Platz finden, noch größer wirken. Das S5 Coupé bietet ein alltagstaugliches Gepäckraumvolumen von 465 Liter.

Ein breit gespanntes Luftausströmerband, ein elegantes Klima-Bedienfeld und eine große Dekorfläche gliedern die Instrumententafel. Das Audi MMI-Display zeigt dem Fahrer und den Passagieren einen Begrüßungsbildschirm mit S5-Schriftzug. Bei Dunkelheit zeichnen LED-Lichtleiter die Konturen der Türen und der Mittelkonsole nach – mit der optionalen Ambientebeleuchtung in 30 Farben. Die beleuchteten Türeinstiegsleisten, das 3-Speichen-Sportlederlenkrad mit Multifunktion plus und die Chromspange um den tiptronic-Wählhebel tragen das S-Emblem mit roter Raute (und der Begrüßungsbildschirm von Farb-FIS beziehungsweise Audi virtual cockpit sowie MMI-Display).

Dank der exzellenten Aeroakustik ist das Geräuschniveau ungewöhnlich niedrig. Die Verarbeitungsqualität liegt auf dem hohen Niveau, das Audi auszeichnet. Typisch S-Modell, dominiert die Farbe Schwarz – beispielsweise am Dachhimmel und der Schalttafel. Die Dekoreinlagen setzen elegante Kontraste. Serienmäßig bestehen sie aus mattem, gebürstetem Aluminium, wahlweise aus Carbon Atlas, Eichenholz grau naturell oder Klavierlack schwarz.

Die optionalen S-Sportsitze haben integrierte Kopfstützen, einstellbare Wangen und eine pneumatische Massagefunktion. Serienmäßig sind sie mit Leder Feinnappa in den Tönen Schwarz, Rotorgrau oder Magmarot mit Rautensteppung und Kontrastnaht sowie S-Badge bezogen.

Audi virtual cockpit

Ein Highlight ist das optionale Audi virtual cockpit. Es stellt auf seinem 12,3-Zoll-Bildschirm alle wichtigen Informationen digital in gestochen scharfen Grafiken dar. Zu den Ansichten, zwischen denen der Fahrer wählen kann, gehört ein Sportmodus, bei dem der Drehzahlmesser im Mittelpunkt steht.

Bedienung und Anzeige, Infotainment und Audi connect

Im neuen MMI Bediensystem orientiert sich die flache Menüstruktur an aktuellen Smartphones, inklusive intelligenter Freitextsuche. Sie stellt schon nach der Eingabe weniger Buchstaben verschiedene Suchvorschläge zur Verfügung. Ergänzend läuft die Bedienung auch über das Multifunktionslenkrad und eine natürliche Sprachsteuerung.

An der Spitze des Infotainment-Programms steht die MMI Navigation plus mit MMI touch und 8,3-Zoll-Monitor. Das MMI touch verfügt über ein Touchpad zum Zoomen und Scrollen sowie zur Eingabe von Zeichen. Das System integriert den Hardware-Baustein Audi connect, der das neue Audi S5 Coupé via LTE ans Internet anbindet. Die Beifahrer können mit ihren mobilen Endgeräten dank des integrierten WLAN-Hotspots mit optionalen Datenpaketen frei surfen und mailen. Dem Fahrer stehen die vielseitigen Online-Dienste aus dem Portfolio von Audi connect zur Verfügung.

Die Option Audi phone box mit wireless charging verbindet Smartphones per Nahfeld-Kopplung mit der Bordantenne und lädt sie zugleich induktiv nach dem Qi-Standard. Das Audi smartphone interface holt Apple Car Play und Android Auto an Bord. Für anspruchsvolle HiFi-Fans steht das Bang & Olufsen Sound System mit neuem 3D-Klang zur Wahl.

Führungsrolle: die Fahrerassistenzsysteme

Mit einem breiten Angebot an Fahrerassistenzsystemen liegt das neue Audi S5 Coupé* ganz vorn in seinem Segment. Die Systeme stammen aus der Oberklasse; ihr intelligentes Zusammenspiel bildet einen weiteren Schritt auf dem Weg zum pilotierten Fahren. Audi bietet für das S5 Coupé die gleichen Systeme wie für das A5 Coupé.

Die Ausstattung

Das neue Audi S5 Coupé* kommt ab Herbst 2016 auf den europäischen Markt. Seine umfangreiche Serienausstattung umfasst unter anderem LED-Scheinwerfer, 18-Zoll-Aluminium Gussräder, eine Achtstufen-tiptronic und quattro-Antrieb.

Die Historie

Seit ihrer Einführung im Jahr 2007 sind die A5/S5-Modelle von Audi mit großem Erfolg unterwegs. Im Jahr 2009 folgten der Sportback und das Cabriolet. Bis heute hat Audi allein das Coupé seit der Markteinführung mehr als 320.000 Mal verkauft.

Mit einer Leistung von 260 kW (354 PS) und 440 Nm Drehmoment kommt 2007 im S5 Coupé der 4.2-Liter-V8-Motor zum Einsatz. Der S5 Sportback und das S5 Cabriolet, die etwas später folgen, haben bereits ein neues 3.0-Liter-V6-Aggregat mit Kompressoraufladung unter der Haube. Das zweitürige Coupé zieht 2011 nach. Seine Leistungsdaten: 245 kW (333 PS) und 440 Nm.

Zahlreiche Top-Ergebnisse bei Leser- und Expertenwahlen untermauern die starke Stellung der A5/S5-Modellfamilie. So erhielt sie vom renommierten „Rat für Formgebung“ den Designpreis der Bundesrepublik Deutschland 2010. Die Kunden sind vom Design der A5/S5-Modelle fasziniert – für sie ist es der bei weitem wichtigste Kaufgrund.

Mit souveräner Performance faszinieren seit 2010 das Audi RS 5 Coupé* als Modellathlet und ab 2012 das RS 5 Cabrio* als offenes Hochleistungsmodell. Ihr 4.2-FSI-Motor, ein hochdrehender V8-Saugmotor, katapultiert sie mit 331 kW (450 PS) in 4,5 Sekunden (Cabriolet: 4,9 Sekunden) von 0 auf 100 km/h. Die Spitze liegt auf Wunsch bei Tempo 280 km/h.

Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

Audi A5 Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 4,0**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 144 – 105**

Audi S5 Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,4 – 7,3**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 170 – 166**

Audi RS 5 Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,5;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 246

Audi RS 5 Cabriolet

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,7;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 249

Audi A4 2.0 TFSI ultra (140 kW)

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,1 – 4,8**

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 139 – 109**

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen- / Rädersatz sowie der Motor- / Getriebevariante.