Audi A5 Avant – 2.0 TDI mit MHEV plus Technologie

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

Der Einstiegsmotor ist ein 2.0 TFSI mit 110 kW (150 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6–6,6; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 173–150; CO2-Klasse: F–E). Alternativ steht das Aggregat optional auch mit einer Leistung von 150 kW (204 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,9–6,6; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 179–151; CO2-Klasse: G–E) zur Verfügung. Diese TFSI-Aggregate bekommen einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und arbeiten mit einem modifizierten Brennverfahren, das im Teillastbereich besonders sparsam arbeitet. Die VTG-Technik ermöglicht auch bei Ottomotoren schon bei niedrigen Drehzahlen einen harmonischen und agilen Aufbau des Drehmoments. Erhältlich ist der Vierzylinder-Turbomotor mit einem Doppelkupplungsgetriebe. Die 110-kW Variante ist als reiner Fronttriebler im Angebot und die 150 kW-Variante mit Front- oder quattro ultra. Der 2.0 TDI mit 150 kW (204 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,6–4,7; CO2- Emissionen kombiniert in g/km: 147–124; CO2-Klasse: E–D) setzt mit seiner MHEV plus Technologie im A5 neue Maßstäbe. Dieses Aggregat mit zwei Litern Hubraum der Generation EA288 evo übernimmt vom Vorgänger die optimierte Verbrennung durch Zylinderdrucksensor, TwinDosing für die Abgasnachbehandlung und zwei Ausgleichswellen für einen kultivierten Motorlauf. Es entfaltet zwischen 1.750 und 3.250/min ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Der 2.0 TDI ist mit einem Doppelkupplungsgetriebe als Frontantrieb oder mit Allradantrieb quattro ultra erhältlich. Zur Effizienz- und Komfortsteigerung ist der Motor mittels des neuen 48-Volt-MHEV-plus-Systems teilelektrifiziert. Die elektrischen Fahranteile reduzieren den CO2-Ausstoß durch hohe Rekuperationsleistung. Zusätzlich wird der Komfort des TDI mittels 48-Volt-RSG durch einen ruhigen Motorstart zusätzlich erhöht. Die Reaktionszeit beim Anfahren wird verkürzt und das Auto zeigt sich spürbar agiler. Der S5 als Sportler basiert auf einem 3,0-Liter-V6-TFSI-Motor mit 270 kW (367 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,9–7,4; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 180–167; CO2-Klasse: G–F) und optimiertem Brennverfahren, erstmals mit einem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) und MHEV plus-Technologie. Das überarbeitete, für mehr Drehmoment ausgelegte, Doppelkupplungsgetriebe S tronic im Audi S5* sorgt zusätzlich für ein geringeres Gewicht auf der Vorderachse und macht ihn agiler. Die Teilelektrifizierung mittels des neuen 48-Volt-MHEV-plus-Systems führt zu einem verringerten CO2-Ausstoß durch elektrische Fahranteile und hohe Rekuperationsleistung.

Source: www.audi-technology-portal.com
AUDI AG 2026

Im Vergleich zu einer S4 Limousine TDI (Vorgängermodell) reduziert die S5 Limousine TFSI* den CO2-Ausstoß um bis zu 14 g/km. Sein schneller dynamischer Momentenaufbau unterstreicht die Sportlichkeit des S5*. Der serienmäßige Einsatz eines quattro-Sportdifferenzials mit Torque Vectoring in Kombination mit einer regelbaren Allradkupplung ist abgestimmt für Querdynamik auf höchstem Niveau.

Stand 07/2024

Source: www.audi-technology-portal.com
AUDI AG 2026