Nova priključna hibrida Audija A5 združujeta dinamiko, učinkovitost in velik električni doseg

* Audi predstavlja Avant in limuzino kot e-hybrid quattro\* v dveh različno močnih izvedbah s sistemsko močjo do 270 kW
* Visokonapetostna baterija z večjo kapaciteto in energijsko gostoto ter pametni način rekuperacije prispevata k večji učinkovitosti in razpoložljivi moči
* Inteligentno upravljanje hibridnega pogona avtomatsko skrbi za optimalno strategijo delovanja z električnimi dosegi do 110 kilometrov

Ingolstadt (Nemčija), 25. marec 2025 – Novi Audi A5 na platformi PPC (Premium Platform Combustion) bo dobil nova družinska člana: Audi za modelsko serijo A5 poleg vozil z motorjem z izključno notranjim zgorevanjem prvič predstavlja dva priključnohibridna modela (PHEV) v dveh različno močnih izvedbah. Kupci bodo pri dnevni mobilnosti deležni več udobja in tehničnih inovacij. Nova generacija visokonapetostnih baterij ima za okrog 45 odstotkov večjo kapaciteto. Poleg tega večja rekuperacijska moč prispeva k povečanju električnega dosega na do 110 kilometrov.

Z [novo družino A5](https://www.audi-mediacenter.com/de/der-audi-a5-neue-formgebung-fuer-mehr-sportlichkeit-16261/antriebstechnik-16281) je Audi odprl novo poglavje svoje uspešne zgodbe srednjega avtomobilskega razreda z izpopolnjenim dizajnom, najnovejšo tehnologijo motorjev z notranjim zgorevanjem in novim konceptom upravljanja. Nova priključnohibridna modela za modelsko serijo A5 kupcem nudita še večjo prilagodljivost in učinkovitost. Za še boljšo prepoznavnost novih priključnih hibridov je Audi uvedel oznako tehnologije "e-hybrid".

"V sklopu svoje modelske ofenzive v letu 2025 temeljito širimo svojo ponudbo priključnih hibridov," je povedal Audijev izvršni direktor Gernot Döllner. "Nova generacija naših priključnohibridnih modelov s sistemsko močjo do 270 kW nudi športno-udobno izkušnjo vožnje ter uravnoteženo kombinacijo zmogljivosti in učinkovitosti." Geoffrey Bouquot, direktor tehničnega razvoja v družbi AUDI AG, je še dodal: "Zaradi večjega električnega dosega naših novih priključnih hibridov lahko naši kupci večino svojih dnevnih voženj opravijo na izključno električni pogon. Naša hibridna tehnologija združuje najboljše iz dveh svetov in pripomore k veliki prilagodljivosti v vsakodnevnem življenju. S spremenjeno oznako tehnologije "e-hybrid" bo zdaj to postalo prepoznavno na prvi pogled."

Nova modela **Audi A5 Avant e-hybrid quattro**\* in **Audi A5 limuzina e-hybrid quattro**\* sta na voljo v **dveh različno močnih izvedbah**. Poganjata ju motor 2.0 TFSI z močjo 185 kW (252 KM) in elektromotor, ki razvije moč do 105 kW. V izvedbi z močjo 270 kW (poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 2,7–2,1 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 15,9–15,1 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 61–47 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 7,4–6,5 l/100 km) Avant in limuzina od 0 do 100 km/h pospešita v 5,1 sekunde. Izvedbi z močjo 220 kW (poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 2,6–2,0 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 15,8–14,9 kWh/  
100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 60–45 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 7,4–6,3 l/100 km) od 0 do 100 km/h pospešita v 5,9 sekunde. Vse različice dosežejo največjo hitrost 250 km/h.

Osrednji del novih priključnih hibridov A5 je nova **visokonapetostna baterija** v njihovem zadnjem delu. Audi je njeno kapaciteto 25,9 kWh (neto 20,7 kWh) povečal za okrog 45 odstotkov. Največja moč polnjenja z izmeničnim tokom se je povečala na 11 kW. Zaradi te moči se je čas polnjenja z 0 na 100 % skrajšal na samo 2,5 ure.

Audi je občutno povečal tudi rekuperacijsko moč; stopnjo rekuperacije je v načinu EV mogoče nastaviti z obvolanskimi ročicami. Novi A5 e-hybrid\* načeloma čim dlje časa vozi na elektromotor, da bi do konca izkoristil napolnjenost baterije. Ob ustrezni aktivaciji vozilo rekuperira samodejno. Parametri, ki se upoštevajo za ta namen, so podatki o poti, shranjeni v navigaciji. A5 e-hybrid quattro\* zmore avtomatsko rekuperirati tudi brez aktivnega vodenja do cilja.

**Upravljanje hibridnega pogona** novih modelov je zasnovano za kar največjo učinkovitost, prilagodljivost in vozno udobje ter avtomatsko skrbi za optimalno strategijo delovanja. Na voljo sta dva **režima delovanja**: EV in Hybrid. V režimu EV priključna hibrida vozita izključno na električni pogon. Med vožnjo v režimu Hybrid upravljanje hibridnega pogona po potrebi vzdržuje konstantno raven napolnjenosti baterije, da se prihrani dovolj električne energije za kasnejšo uporabo, na primer za električno vožnjo po mestu. Poleg avtomatskega režima Hybrid je zdaj z drsnikom prvič mogoče individualno izbrati želeno napolnjenost.

Priključni hibridi se podobno kot celotna družina A5 ponašajo s **serijsko opremo na visoki ravni**. Pri športno oblikovanih modelih A5 e-hybrid quattro\* v močnejši izvedbi so za posebno dinamičen videz serijsko na voljo paket Exterieur S line, optični paket črnih elementov in zatemnjena stekla.

A5 limuzina e-hybrid quattro\* v manj zmogljivi izvedbi **v Nemčiji stane od** **62.500 EUR**. Osnovna cena novega modela A5 Avant e-hybrid quattro\* znaša **64.150 EUR**. Limuzina v močnejši izvedbi in z občutno bogatejšo serijsko opremo stane od **70.900 EUR**, osnovna cena modela A5 Avant e‑hybrid quattro\* v močnejši izvedbi znaša **72.550 EUR**. Nova modela e-hybrid, ki ju izdelujejo v Neckarsulmu, bo v Evropi mogoče naročiti **od 27. marca 2025**. Začetek prodaje je predviden za april 2025.

*Podrobne informacije o modelih Audi A5 e-hybrid quattro\* najdete v nadaljevanju.*

Inteligentno upravljanje pogona za večjo učinkovitost

Upravljanje hibridnega pogona novih modelov je zasnovano za kar največjo učinkovitost, prilagodljivost in vozno udobje ter avtomatsko skrbi za optimalno strategijo delovanja. Električni pogon vozila omogoča sinhronski motor s stalnim vzbujanjem z maksimalno močjo 105kW. Elektromotor je integriran v ohišju 7-stopenjskega avtomatskega menjalnika S tronic. Že blizu števila vrtljajev v prostem teku je na voljo največji sistemski navor – 500 Nm pri izvedbi z močjo 270 kW (poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 2,7–2,1 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 15,9–15,1 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 61–47 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 7,4–6,5 l/  
100 km) in 450 Nm pri izvedbi z močjo 220 kW (poraba goriva (ponderirana, kombinirana):  
2,6–2,0 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 15,8–14,9 kWh/  
100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 60–45 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 7,4–6,3 l/100 km). Novo razvita je močnostna elektronika (pulzni pretvornik) priključnohibridnih modelov A5. Pulzni pretvornik je manjši, lažji in učinkovitejši, zaradi česar je poraba električne energije manjša. Zato je manjša je tudi poraba v režimu Hybrid.

Znatno povečani tudi kapaciteta baterije in energijska gostota

Osrednji del novih priključnih hibridov A5 je nova visokonapetostna baterija v njihovem zadnjem delu. Audi je njeno kapaciteto 25,9 kWh (neto 20,7 kWh) v primerjavi z baterijo predhodnega modela A6 TFSI e\* povečal za okrog 45 %. Potreba po vgradnem prostoru pa se je kljub povečani kapaciteti povečala le malo. Visokonapetostna baterija ima dimenzije 992 x 996 x 177 mm. Zaradi nadgrajenega in občutno optimiziranega vzajemnega delovanja mehanskih zavor in regeneracije zavorne energije prek elektromotorja se je povečala tudi rekuperacijska moč.

Celice baterije za A5 e-hybrid\* so zaradi vgradnega prostora nameščene v eni ravnini in integrirane v zadnjem delu vozila. Vsaka prizmatična celica shrani okrog 46 odstotkov več energije kot celice, ki so se doslej uporabljale v vozilih z ravnim dnom v C-segmentu. Količina električnega naboja celic znaša po 70 amperskih ur (Ah). Zaradi surovinske sestave celic je energijska gostota večja. Energija baterije je zbrana v 17 celicah, tako imenovanih skladih. Šest takih skladov je združenih v enoto in zaporedno vezanih.

Glede namestitve baterijskih celic je Audi ubral novo pot. Pri tem postopku se celice ne namestijo več v baterijski modul, temveč se nalepijo v ohišje baterije. To omogoča gostejšo nameščenost celic, zato sta energijska vrednost in energijska gostota visokonapetostnega sistema večji, čeprav pri vgradnji zavzame manj prostora. Zaradi tehničnih izboljšav kemijske sestave celic je v primerjavi s prejšnjo generacijo tudi ob nizki napolnjenosti baterije (angl. State of Charge/SOC) in pri nizkih zunanjih temperaturah na voljo več električne moči.

Največja možna moč polnjenja z izmeničnim tokom se je s 7,4 kW dvofazno povečala na 11 kW trifazno – odvisno od infrastrukture. Zaradi te povečane moči se je čas polnjenja visokonapetostne baterije z 0 na 100 odstotkov skrajšal na samo 2,5 ure. Polnilni kabel (način 3, tip vtiča 2) za udobno polnjenje doma in na poti je serijski. Audijeva lastna storitev polnjenja [Audi charging](https://www.audi.de/de/brand/de/elektromobilitaet/laden/unterwegs.html) opcijsko zagotavlja dostop do številnih polnilnih mest v 29 evropskih državah.

Več regeneracije zavorne energije med vožnjo brez dodajanja plina in med zaviranjem

V primerjavi s prejšnjo generacijo priključnih hibridov A6 ima Audi v novem modelu A5 e-hybrid\* občutno večjo rekuperacijsko moč. Priključnohibridni model načeloma poskuša čim dlje časa voziti na elektromotor, da bi do konca izkoristil napolnjenost baterije. Za učinkovitost priključnohibridnega pogona so odločilne faze, v katerih voznik umakne nogo s pedala za plin. V takih situacijah se rekuperacija uravnava glede na izbrani vozni program prek vsakič posebej opredeljenega pojemka. Poleg tega je mogoče v voznih programih D in M v sistemu MMI prednastaviti avtomatsko rekuperacijo. Vozilo pri tem rekuperacijo samostojno spreminja. Parametri, ki se za ta namen upoštevajo, so podatki o poti, shranjeni v navigaciji, kot so vožnja navzdol, obračalni krogi, krajevne table ali omejitve hitrosti. Še en pomemben dejavnik so spredaj vozeča vozila. Takoj ko je izbrana avtomatska rekuperacija, prediktivna asistenca za učinkovitost prediktivne signale shrani v funkcijo za rekuperacijo. A5 e‑hybrid\* zmore avtomatsko rekuperirati tudi brez aktivnega vodenja do cilja.

V fazah zaviranja ob dodatnem pritiskanju na zavorni pedal lahko A5 Avant e-hybrid quattro\* in A5 limuzina e-hybrid quattro\* regenerirata do 88 kW moči in jo shranita v visokonapetostno baterijo. **Elektromotor**, ki deluje kot generator, prevzame več kot 90odstotkov vsega zaviranja. Integrirani sistem za uravnavanje zaviranja (iBRS) pri tem skrbi za zaviranje brez pritiskanja in čim boljšo rekuperacijo. Šele pri silovitem zaviranju začnejo delovati hidravlične kolesne zavore. Na voznikov občutek zaviranja to nikakor ne vpliva, saj sta zavorni pedal in zavorna hidravlika ločena.

Nastavljanje rekuperacije z obvolanskimi ročicami

Zaradi nove arhitekture elektronike E3 je mogoče stopnjo rekuperacije v električnem režimu EV tako kot v popolnoma električnih modelih tristopenjsko nastaviti z obvolanskimi ročicami. Električna zavorna stopnja in s tem rekuperacijska stopnja se nastavita z levo ročico (minus). Z desno ročico (plus) se stopnja rekuperiranja zniža. Tako je mogoče na primer pred ovinkom z ročicama nastaviti višjo stopnjo zaviranja. Na stopnji nič priključni hibrid, ko voznik nogo umakne s pedala za plin, vozi prosto, brez dodatnega vlečnega momenta. V tej nastavitvi se energija regenerira samo pri uporabi zavore.

Pametna strategija delovanja za maksimalno učinkovitost

V novih priključnohibridnih modelih Audija A5 sta na voljo dva režima delovanja: EV in Hybrid. V režimu EV priključna hibrida vozita izključno na električni pogon. Motor z notranjim zgorevanjem se dodatno vključi samo v naslednjih situacijah: ob zavestni deaktivaciji na stikalni enoti pod panoramskim zaslonom ali na MMI zaslonu, v voznem programu S, prek izbranega načina sistema vozne dinamike Audi drive select ali ob vključitvi aktivnega vodenja do cilja z aktivirano asistenco za hibridni pogon. Kadar je vodenje do cilja v navigaciji vključeno, asistenca za hibridni pogon pri izbiri vrste pogona upošteva podatke o poti. Motor z notranjim zgorevanjem se vključi tudi ob aktiviranju funkcije kickdown. Dokler je funkcija kickdown aktivna, ostane režim EV izključen. Če ne nastopi nobena od teh situacij, novi priključnohibridni modeli tako dolgo v režimu EV izkoriščajo baterijo, dokler se povsem ne izprazni. Drsnika, s katerim je mogoče v režimu Hybrid prek MMI zaslona krmiliti želeno stanje napolnjenosti visokonapetostne baterije, v režimu EV ni mogoče upravljati, saj se v celoti izkorišča napolnjenost baterije. V režimu EV je hitrost omejena na 140 km/h. Priključnohibridne modele je mogoče zagnati bodisi v režimu EV bodisi v režimu Hybrid. Ob ponovnem zagonu se ohrani predhodno nastavljeni režim.

Med vožnjo v režimu Hybrid upravljanje hibridnega pogona po potrebi vzdržuje konstantno raven napolnjenosti baterije, da se prihrani dovolj električne energije za kasnejšo uporabo, na primer za električno vožnjo po mestu. A5 limuzina e-hybrid quattro\* lahko po kriterijih WLTP EAER City na izključno električni pogon prevozi do 116 km.

Režim Hybrid je tako na kratkih kot dolgih vožnjah najučinkovitejši vozni režim, kar zadeva izkoristek porabe. Odvisno od vozne situacije oziroma voznikove želje glede zmogljivosti strategija delovanja odloči, ali je primernejša vožnja na izključno električni ali na hibridni pogon. Priključnohibridni model pri tem za mestno vožnjo daje prednost elektriki. Pri višjih hitrostih delež hibridne vožnje narašča. Pri aktivnem vodenju do cilja se v strategijo delovanja vključuje načrtovanje poti. Strategija delovanja takrat avtomatsko izbere najboljšo možno konfiguracijo energije za želeno pot. Vozilo izračuna, na katerih cestnih odsekih bo peljalo na električni pogon, da bi doseglo kar najučinkovitejši način vožnje. Tako ima na odsekih s predvidoma manjšo hitrostjo vožnje, na primer v naseljih in zastojih, prednost vožnja na električni pogon. Ob aktivirani asistenci za hibridni pogon in aktivnem vodenju do cilja se opravljene nastavitve kot na primer želena napolnjenost prepišejo, da bi bila zagotovljena učinkovita strategija delovanja.

Poleg avtomatskega režima Hybrid je zdaj z drsnikom prvič mogoče individualno izbrati želeno napolnjenost. Tako lahko uporabniki natančno določijo, kolikšna naj bo napolnjenost visokonapetostne baterije. Poleg tega je mogoče na primer pred začetkom vožnje napolnjenost nastaviti tako, da preostane še dovolj energije za vožnjo na električni pogon, kadar je na končni destinaciji zaželena vožnja na električni pogon ali kadar ni možnosti polnjenja.

V ta namen je mogoče po opredeljenih korakih na odstotni lestvici z drsnikom nastaviti želeno napolnjenost. Kadar je želena napolnjenost nižja od dejanske napolnjenosti, se visokonapetostna baterija do te vrednosti izprazni. Če sta želena napolnjenost in dejanska napolnjenost enaki, deluje pretežno motor z notranjim zgorevanjem, da bi se napolnjenost ohranila. Če je želena napolnjenost nastavljena višje od dejanske napolnjenosti, vozilo deluje na pogon motorja z notranjim zgorevanjem, da bi se visokonapetostna baterija napolnila. Polnjenje visokonapetostne baterije poteka po načelu čim večje učinkovitosti in čim manjše obremenitve okolja. To pomeni, da se zaradi delovanja motorja z notranjim zgorevanjem baterija polni le pri hitrosti, višji od 65 km/h – pri nižjih hitrostih se napolnjenost ohranja. Tako je dosežena maksimalna učinkovitost, zagotovljen pa je tudi večji delež vožnje na električni pogon v mestu ali v prometu s pogostim ustavljanjem in speljevanjem. Visokonapetostno baterijo je na ta način mogoče napolniti do 75 odstotkov. S tem je zagotovljeno, da polnjenje visokonapetostne baterije med vožnjo poteka maksimalno učinkovito. Da bi napolnjenost presegla 75 odstotkov, je potreben zunanji vir polnjenja.

Bogata oprema na voljo serijsko

Priključni hibridi se podobno kot celotna družina A5 ponašajo s serijsko opremo na visoki ravni. Ta med drugim vključuje progresivno krmiljenje, navigacijo, panoramski MMI zaslon in telefonski predal s funkcijo indukcijskega polnjenja.

Poleg tega serijsko opremo priključnohibridnih modelov dopolnjujejo še 3-conska avtomatska klimatska naprava, klimatiziranje mirujočega vozila in 18-palčna platišča. Prostornina prtljažnika pri Avantu znaša 361 litrov. Ob podrtih zadnjih sedežih, ki se serijsko poklopijo v razmerju 40 : 20 : 40, je na voljo do 1.306 litrov prostornine. Pri limuzini ima prtljažni prostor prostornino 331 oziroma 1.175 litrov. Dovoljena masa prikolice z zavorami znaša največ 1.900 kilogramov, brez zavor pa 750 kilogramov. Obremenitev strehe znaša največ 90 kilogramov, oporna obremenitev največ 80 kilogramov.

Ne le, da serijska klimatska naprava z električnim kompresorjem hladilnega sredstva deluje med vožnjo v režimih EV in Hybrid, ampak na električni pogon deluje tudi v mirovanju pred začetkom vožnje. Klimatiziranje mirujočega vozila opcijsko omogoča prijetno temperaturo notranjosti že pred vstopom v vozilo. Programiranje je mogoče neposredno v vozilu ali prek aplikacije myAudi.

Z opcijskim komfortnim klimatiziranjem mirujočega vozila je mogoče aktivirati tudi druge opcijske elemente opreme, kot so ogrevanje in prezračevanje sedežev, ogrevanje volana in ogrevanje steklenih površin. Pri odklepanju vozila z radijskem ključem je poleg tega mogoče vključiti tudi "kratko klimatiziranje". Tako je mogoče notranjost hitro klimatizirati tudi brez aplikacije. Serijska 3-conska avtomatska klimatska naprava avtomatsko uravnava temperaturo, količino in razvod zraka ločeno za voznika, sovoznika in drugo sedežno vrsto. Komfortno klimatiziranje mirujočega vozila je mogoče nastaviti ali aktivirati v sistemu MMI ali udobno prek aplikacije myAudi.

Pri športno oblikovanih modelih A5 e-hybrid quattro\* z močjo 270 kW (poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 2,7–2,1 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 15,9–15,1 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 61–47 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 7,4–6,5 l/100 km) so za posebno dinamičen videz serijsko na voljo paket Exterieur S line, optični paket črnih elementov in zatemnjena stekla. Tako kot pri Audiju S5 ima e-hybrid quattro z močjo 270 kW LED-žaromete plus in zadnje LED‑luči pro. Obsežno serijsko opremo zaokrožujejo parkirni sistem plus s prikazom oddaljenosti in kamero za vzvratno vožnjo, športni sedeži v kombinaciji usnja in umetnega usnja, športno podvozje, 19-palčna platišča in rdeče zavorne čeljusti. Izvedba z močjo 220 kW (poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 2,6–2,0 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 15,8–14,9 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 60–45 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 7,4–6,3 l/100 km) je serijsko opremljena med drugim z 18-palčnimi platišči in 3-consko avtomatsko klimatsko napravo. Vsi modeli A5 za evropski trg imajo poleg tega ogrevanje sprednjih sedežev.

Opcijsko je mogoče nova priključna hibrida in vse modele družine A5 naročiti tudi z različnimi paketi opreme, ki vključujejo širok nabor dodatne opreme in izpolnjujejo različne želje kupcev. Nov v programu za Evropo je poslovni paket. V priključnohibridni različici je paket na voljo za izvedbo z močjo 220 kW. Osnovni paket združuje najpomembnejše elemente opreme, ki prispevajo k večjemu udobju in digitalni povezljivosti v vozilu. V pomoč pri vsakodnevni vožnji so izbrani asistenčni sistemi in druge posebnosti. Paket med drugim vključuje tudi prilagodljivo asistenco za hitrost, parkirni sistem plus s prikazom oddaljenosti, parkirno asistenco in kamero za vzvratno vožnjo. Trgovina Audi Application Store v sistemu MMI vozila omogoča dostop do čedalje večje izbire priljubljenih aplikacij.

Vmesnik za pametni telefon povezuje pametni telefon z vozilom in vsebine s pametnega telefona zrcali neposredno na MMI zaslon na dotik. Del poslovnega paketa so tudi športni sprednji sedeži, ki z električno 4-smerno nastavljivo ledveno oporo, ročnim nastavljanjem stegenskega dela sedišča, integriranimi vzglavniki in izrazitejšimi stranicami skrbijo za še več udobja in boljšo stransko oporo v ovinkih.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Komuniciranje Produkti in tehnologije**  Stefanie Melander  Tiskovna predstavnica za modelsko serijo Audi A5, tehnologijo luči  Tel.: +49 841 89-38053  Mobilni tel.: +49 160 93980732  E-mail: [stefanie.melander@audi.de](mailto:stefanie.melander@audi.de)  www.audi-mediacenter.com | | **Komuniciranje Produkti in tehnologije**  Eva-Maria Becker  Tiskovna predstavnica Produkti in tehnologije  Mobilni tel.: +49 173 9393522  E-mail: [eva-maria.becker@audi.de](mailto:eva-maria.becker@audi.de) |
| [Ein Bild, das Logo, Symbol, Grafiken, Schrift enthält.  Automatisch generierte Beschreibung](https://www.linkedin.com/company/audi-ag)[Ein Bild, das Logo, Symbol, Grafiken, weiß enthält.  Automatisch generierte Beschreibung](https://www.youtube.com/channel/UCO5ujNeWRIwP4DbCZqZWcLw)[Ein Bild, das Symbol, Logo, Schrift, weiß enthält.  Automatisch generierte Beschreibung](https://www.facebook.com/audi)[Ein Bild, das Kreis, Grafiken, Symbol, Logo enthält.  Automatisch generierte Beschreibung](https://www.instagram.com/audi/) | | |

|  |
| --- |
| Koncern Audi je eden najuspešnejših proizvajalcev avtomobilov in motornih koles premiumskega in luksuznega segmenta. Znamke Audi, Bentley, Lamborghini in Ducati proizvajajo na 21 lokacijah v 12 državah. Audi in njegovi partnerji so prisotni na več kot 100 trgih po vsem svetu.  Leta 2024 je koncern Audi kupcem dobavil okoli 1,7 milijona avtomobilov znamke Audi, 10.643 avtomobilov znamke Bentley, 10.687 avtomobilov znamke Lamborghini in 54.495 motornih koles znamke Ducati. V poslovnem letu 2024 je koncern Audi s prometom v višini 64,5 milijarde EUR zabeležil 3,9 milijarde EUR dobička iz poslovanja. 31. decembra je za koncern Audi delalo več kot 88.000 ljudi, od tega več kot 55.000 v družbi AUDI AG v Nemčiji. Podjetje se s svojimi privlačnimi znamkami in s številnimi novimi modeli razvija v ponudnika trajnostne in povezane prestižne mobilnosti. |

Vrednosti porabe in emisij omenjenih modelov:

**Audi A5 Avant e-hybrid quattro 220 kW**  
Poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 2,6–2,1 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 15,8–15,0 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 60–47 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 7,4–6,5 l/100 km.

**Audi A5 Avant e-hybrid quattro 270 kW**  
Poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 2,7–2,2 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 15,9–15,3 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 61–50 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 7,4–6,7 l/100 km.

**Audi A5 limuzina e-hybrid quattro 220 kW**  
Poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 2,6–2,0 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 15,7–14,9 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 60–45 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 7,3–6,3 l/100 km.

**Audi A5 limuzina e-hybrid quattro 270 kW**  
Poraba goriva (ponderirana, kombinirana): 2,6–2,1 l/100 km; poraba električne energije (ponderirana, kombinirana): 15,7–15,1 kWh/100 km; emisija CO*2* (ponderirana, kombinirana): 60–47 g/km; poraba goriva pri izpraznjeni bateriji (kombinirana): 7,3–6,5 l/100 km.