

El nuevo Audi Q5 e-hybrid: versatilidad con una gran autonomía eléctrica

- Las versiones híbridas enchufables de los Q5 SUV y Q5 Sportback ofrecen una potencia de sistema de 220 kW o 270 kW y pueden recorrer hasta 100 km sin emisiones
- La batería de alto voltaje con mayor capacidad, un sistema de recuperación de energía optimizado y la gestión híbrida inteligente garantizan un elevado nivel de eficiencia y prestaciones
- El precio del Q5 e-hybrid quattro con 220 kW parte desde 68.240 €, mientras que la variante de 270 kW arranca en los 82.250 €. El Q5 Sportback e-hybrid quattro tiene un precio de 70.580 € en su versión de 220 kW; mientras que la más potente de 270 kW parte de los 84.570 euros

Madrid, 11 de junio, 2025 – Audi amplía la nueva familia Q5: además de los modelos de combustión con tecnología MHEV plus, las carrocerías SUV y Sportback también se lanzan como modelos híbridos enchufables (PHEV). Tanto el Q5 SUV e-hybrid quattro como el Q5 Sportback e-hybrid quattro se ofrecen con 220 kW o 270 kW de potencia del sistema. La batería de alto voltaje de nueva generación tiene alrededor de un 45% más de capacidad. Como resultado, se dispone de 25,9 kWh (20,7 kWh netos) para la conducción eléctrica.

Con la [nueva familia Q5](#) Audi inicia el siguiente capítulo de la historia de éxito del SUV premium. Los modelos híbridos enchufables **Audi Q5 SUV e-hybrid quattro** y **Audi Q5 Sportback e-hybrid quattro** aportan todas las ventajas de un SUV y un Sportback: espacio, versatilidad para el uso diario, tracción quattro y una silueta aún más progresiva y dinámica. Un lenguaje de diseño más refinado, un motor de combustión de última generación y el nuevo concepto de manejo y control son otras características destacadas de la nueva generación. Con una potencia de sistema de hasta 270 kW y una autonomía eléctrica de hasta 100 km, los modelos híbridos enchufables combinan una experiencia de conducción deportiva y confortable con una mezcla equilibrada de prestaciones y eficiencia.

Los nuevos Q5 SUV e-hybrid quattro y Q5 Sportback e-hybrid quattro están disponibles en dos niveles de potencia: 220 kW y 270 kW. Los vehículos están propulsados por un motor 2.0 TFSI con una potencia de 185 kW y un motor eléctrico. En la versión de 270 kW el SUV y el Sportback aceleran de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos, mientras que las variantes de 220 kW alcanzan los 100 km/h desde parado en 6,2 segundos. La velocidad máxima en todas las versiones es de 250 km/h. La **transmisión electrificada de doble embrague**, en combinación con la tracción quattro ultra, garantiza una experiencia de conducción deportiva y cómoda.

Una novedad es la **batería de alto voltaje**, cuyas celdas en el Q5 e-hybrid están dispuestas en dos niveles, uno encima del otro. Audi ha aumentado la capacidad de la batería a 25,9 kWh (20,7 kWh netos), aproximadamente un 45% más que su predecesora. La potencia máxima de carga en corriente alterna es de 11 kW. Si la batería está completamente descargada se tarda 2,5 horas en cargarla hasta el 100% de su capacidad.

Hay **dos modos de disponibles: “EV” e “hybrid”**. En el modo EV el funcionamiento es exclusivamente con energía eléctrica. Cuando se conduce en modo hybrid el sistema de gestión híbrido mantiene un nivel de carga específico, según sea necesario, con el objetivo de ahorrar suficiente energía eléctrica para su uso posterior. Además del modo híbrido automático, por primera vez ahora se puede seleccionar individualmente el nivel de carga deseado mediante un control deslizante digital.

Audi también ha aumentado significativamente el rendimiento de la **frenada regenerativa**. La intensidad de la recuperación en el modo EV se puede ajustar en tres niveles diferentes mediante las levas situadas en el volante. Cuando se activa la función correspondiente el vehículo recupera energía de forma automática basándose en los datos de la ruta almacenados en el sistema de navegación. El Audi Q5 SUV e-hybrid quattro y el Audi Q5 Sportback e-hybrid quattro también pueden recuperar energía automáticamente sin guía de ruta activa. El sistema de gestión híbrido de los nuevos modelos está diseñado para ofrecer eficiencia, flexibilidad y el máximo confort, y selecciona automáticamente la estrategia de funcionamiento óptima.

Ambos modelos e-hybrid destacan por su **equipamiento de serie mejorado**. Las versiones de 220 kW incluyen la suspensión deportiva S, mientras que las variantes de 270 kW cuentan con una dotación de serie muy completa -equivalente a la versión SQ5- incorporando además el paquete óptico negro. Algunos de estos equipamientos de serie son los faros matrix LED, la luz de interacción interior, el side assist, o el acceso confort, entre otros. El sistema de infotainment MMI experience plus, también de serie, integra la Audi Application Store, una interfaz para smartphones y el Audi sound system. El paquete interior S line con asientos deportivos en una combinación de microfibra dinámica/cuero en negro, así como la llantas Audi Sport de 21 pulgadas con diez radios y pinzas de freno pintadas en rojo se incluyen de serie. Una característica especialmente práctica es el asiento trasero plus totalmente ajustable, que se puede desplazar longitudinalmente y también cuenta con ajuste de inclinación del respaldo.

El Audi Q5 e-hybrid quattro con carrocería SUV y una potencia del sistema de 220 kW está disponible en España a partir de 68.240 euros, mientras que el precio del Audi Q5 Sportback e-hybrid quattro también con 220 kW parte de los 70.580 euros. Por su parte, la versión SUV con una potencia del sistema de 270 kW tiene un precio inicial de 82.250 euros, mientras que los precios del Q5 Sportback e-hybrid quattro con esa mayor potencia comienzan en 84.570 euros.

Fabricados en San José Chiapa, en México, los nuevos modelos PHEV estarán disponibles para pedidos en el mercado europeo a partir de mediados de junio de 2025. El lanzamiento está previsto para el tercer trimestre del año.

A continuación encontrará información detallada sobre los modelos Audi Q5 e-hybrid quattro.

Equipamiento de serie mejorado

Al igual que los modelos con motor de combustión, los Audi Q5 e-hybrid también han mejorado significativamente sus características clave y ofrecen una agradable sensación de espacio, algo que se nota nada más acceder al habitáculo.

El asiento trasero plus totalmente ajustable, que permite a tres ocupantes viajar cómodamente, forma parte del equipamiento de serie. Se puede desplazar longitudinalmente y ofrece la posibilidad de regular la inclinación del respaldo, lo que aumenta el volumen del maletero o el confort de los pasajeros traseros según sea necesario. El SUV tiene un volumen de maletero de 438 litros, mientras que el espacio para el equipaje en el Sportback es de 433 litros. Con los asientos traseros abatidos el volumen aumenta hasta 1.358 litros en el SUV y hasta 1.300 litros en el Sportback.

Otras características prácticas son un espacio de almacenamiento más grande bajo el reposabrazos central y numerosos compartimentos más pequeños para gafas de sol, llaves y otros objetos cotidianos, una bandeja de carga inductiva refrigerada con 15 vatios de potencia de carga en la consola central delantera, así como dos puertos USB-C en la parte delantera y dos en la trasera. De forma opcional los puertos USB delanteros admiten potencias de carga de hasta 60 vatios, y de hasta 100 vatios en el caso de los traseros, lo que permite alimentar y cargar de forma segura dispositivos más grandes durante un viaje, como ordenadores portátiles.

El equipamiento de serie mejorado en la variante de potencia de 220 kW incluye la suspensión deportiva S. La variante de 270 kW cuenta con un equipamiento de serie equivalente a la versión SQ5, además del paquete óptico negro. Algunos de los elementos que se suman son los faros matrix LED, la luz de interacción interior, el Audi side assist o el acceso confort, entre otros. El sistema de infotainment MMI experience plus, también de serie, integra la Audi Application Store, una interfaz para smartphones y el Audi sound system. El paquete interior S line con asientos deportivos en una combinación de microfibra dinámica/cuero en negro, así como las llantas Audi Sport de 21 pulgadas con diez radios y pinzas de freno pintadas en rojo también se incluyen de serie.

Gestión inteligente de la conducción para una mayor eficiencia

El sistema de gestión híbrida de los nuevos modelos PHEV está diseñado para ofrecer eficiencia, versatilidad y el máximo confort, y selecciona automáticamente la estrategia de funcionamiento óptima. La propulsión eléctrica corre a cargo de un motor síncrono de excitación permanente con una potencia máxima de 105 kW que está integrado en la carcasa del cambio S tronic de siete velocidades. El par motor total del sistema está disponible incluso a un régimen cercano al ralentí: 500 Nm con una potencia de sistema de 270 kW y 450 Nm para la variante de 220 kW. La electrónica de potencia (inversor de impulsos) utilizada en las versiones PHEV del Q5 es un nuevo desarrollo. El inversor es más pequeño, más ligero y más eficiente, lo que reduce el consumo eléctrico. Por lo tanto, el consumo en modo híbrido también es menor.

Mayor capacidad de la batería y densidad energética

El corazón de los nuevos Q5 PHEV es la nueva batería de alto voltaje (HV) situada en la parte



trasera del vehículo, que ha aumentado su capacidad hasta 25,9 kWh (20,7 kWh netos), aproximadamente un 45% más que su predecesora. La batería HV tiene unas dimensiones de 517 × 880 × 302 mm para integrarse lo mejor posible en el espacio disponible. La interacción perfeccionada y optimizada entre el freno de fricción mecánico y la recuperación de energía a través del motor eléctrico también ha aumentado el rendimiento de la frenada regenerativa.

Las celdas de la batería están dispuestas en dos niveles e integradas en la parte trasera del vehículo. Cada célula prismática almacena aproximadamente un 46% más de energía que las utilizadas anteriormente en los vehículos Audi de piso alto del segmento C. Cada célula tiene una capacidad de carga de 70 Ah. La composición de la materia prima de las 102 células permite una mayor densidad energética. Seis pilas con 17 celdas cada una forman una unidad y están conectadas en serie.

En cuanto a la disposición de las celdas de la batería, Audi sigue un nuevo enfoque “cell-to-pack” en el que las celdas ya no se colocan en un módulo de batería, sino que se pegan directamente en la carcasa de la misma. La mayor densidad de empaquetamiento permite aumentar la densidad energética ocupando menos espacio. Gracias a los avances técnicos en la química de las celdas se dispone de una mayor potencia eléctrica en comparación con la generación anterior, incluso con un estado de carga reducido y temperaturas exteriores bajas.

La potencia de carga máxima posible en corriente alterna se ha aumentado de 7,4 kW a 11 kW (trifásica), dependiendo de la infraestructura correspondiente. De esta forma el tiempo de carga de 0 a 100% de la batería de alto voltaje se ha reducido a solo 2,5 horas. Se incluye de serie un cable de carga (modo 3, tipo de enchufe 2) para una carga cómoda en casa y en carretera. El servicio Audi charging ofrece acceso a numerosos puntos de carga de corriente alterna en 28 países europeos bajo demanda.

Mayor recuperación de energía en fases de retención y frenado

En comparación con la generación anterior, Audi ha aumentado significativamente el rendimiento de la frenada regenerativa. Los modelos Q5 e-hybrid intentan circular con energía eléctrica durante el mayor tiempo posible y aprovechar al máximo la carga de la batería en el trayecto hasta el destino. Las fases en las que el conductor levanta el pie del pedal del acelerador son cruciales para la eficiencia. En tales situaciones la recuperación se controla mediante una desaceleración definida en función del nivel de conducción seleccionado.

La recuperación automática también se puede preajustar en el MMI en los modos D y M de la transmisión; el vehículo varía entonces la recuperación automáticamente. Los parámetros para ello son los datos de la ruta almacenados en el sistema de navegación, como pendientes, radios de curva, señales de población y límites de velocidad. Otro factor importante es el tráfico que circula por delante. En cuanto se selecciona la frenada regenerativa automática se envían señales predictivas a la función recuperación de frenada en fases de deceleración con la ayuda del asistente de eficiencia predictiva (PEA). El nuevo Q5 e-hybrid también puede recuperar energía automáticamente sin guía de ruta activa.

Cuando se pisa el pedal de freno los nuevos Q5 e-hybrid quattro pueden recuperar hasta 88 kW de potencia y alimentar la batería de alta tensión. Cuando funciona como generador, el motor eléctrico se encarga de más del 90% de todos los procesos de desaceleración. El sistema de control de frenos integrado con capacidad de combinación (iBRS) garantiza una frenada sin apenas ejercer presión el pedal y la mejor recuperación de energía posible. Los frenos hidráulicos de las ruedas solo se utilizan para maniobras que requieran mayor potencia de frenado. Esto no afecta a la sensación de frenada del conductor, ya que el pedal de freno y el sistema hidráulico de frenos están desacoplados.

Nivel de recuperación ajustable mediante levas en el volante

Gracias a la nueva arquitectura electrónica E³ utilizada en la Plataforma Premium de Combustión (PPC), la intensidad de la recuperación en el modo de conducción eléctrico (modo EV) se puede ajustar en tres niveles diferentes mediante las levas en el volante, al igual que en los modelos totalmente eléctricos. El frenado eléctrico y, por lo tanto, el nivel de recuperación se seleccionan con la leva izquierda (menos). La leva derecha (más) se puede utilizar para reducir el nivel de recuperación. De este modo las levas permiten ajustar un nivel de desaceleración más alto antes de una curva, por ejemplo. En el nivel cero el híbrido enchufable circula libremente sin pérdidas de arrastre cuando se suelta el pedal del acelerador. Con este ajuste la energía solo se recupera cuando se acciona el freno.

Estrategia de funcionamiento inteligente para una máxima eficiencia

Los nuevos modelos Q5 PHEV disponen de dos modos de funcionamiento: “EV” e “hybrid”. En el modo EV el funcionamiento es exclusivamente con energía eléctrica y el motor de combustión solo se activa en las siguientes situaciones: al desactivar el modo EV mediante el mando correspondiente en la barra de interruptores situada debajo de la pantalla panorámica o a través del MMI; en el programa de conducción S; a través del modo seleccionado del sistema de conducción dinámica Audi drive select; o al iniciar la guía de ruta con la asistencia híbrida activada. Si la guía de navegación está activada, el asistente híbrido tiene en cuenta los datos de la ruta al seleccionar el modo de conducción. El motor de combustión también se activa durante el *kickdown*, y el modo EV se desactiva hasta que finaliza la acción de *kickdown*.

Si no se da ninguna de estas situaciones, los nuevos modelos PHEV utilizan la batería de alta tensión en modo EV hasta que se descarga por completo. El control deslizante digital, que se utiliza para gestionar el estado de carga deseado a través del MMI en modo híbrido, no se puede utilizar en modo EV, ya que en este caso la carga de la batería se utilizará por completo. El modo EV permite circular a una velocidad de hasta 140 km/h. Los modelos PHEV se pueden arrancar en modo EV o en modo híbrido, y el último modo utilizado es el predeterminado para el siguiente arranque del vehículo.

Cuando se conduce en modo híbrido el sistema de gestión mantiene un nivel de carga específico según sea necesario para ahorrar suficiente energía eléctrica de cara a su uso posterior; por ejemplo, para la conducción eléctrica en la ciudad. El Q5 e-hybrid puede recorrer hasta 113 km solo con energía eléctrica según el ciclo WLTP EAER City.

En cuanto la optimización del consumo, el modo híbrido es el más eficiente tanto para distancias cortas como largas. En función de la situación de conducción y de las necesidades de potencia, la estrategia de funcionamiento decide si se conduce en modo eléctrico o híbrido para lograr la máxima eficiencia. Los modelos PHEV priorizan la conducción eléctrica en zonas urbanas. A velocidades más altas aumenta la proporción de conducción híbrida. Con la guía de ruta activa la estrategia de funcionamiento tiene en cuenta la ruta planificada; a continuación, la estrategia operativa selecciona automáticamente la mejor configuración energética posible para la ruta deseada. Para lograr la un alto grado de eficiencia, el vehículo calcula qué partes de la ruta son adecuadas para la conducción eléctrica. Por ejemplo, este modo es preferible cuando es probable que las velocidades sean bajas, como en zonas urbanas y atascos. Cuando el asistente híbrido está activado y la guía de ruta activa, se sobrescriben ajustes como el nivel de carga deseado para garantizar una estrategia operativa eficiente.

Además del modo híbrido automático, por primera vez ahora se puede ajustar individualmente el nivel de carga deseado mediante un control deslizante digital. Los conductores pueden utilizarlo para definir con precisión el nivel de carga de la batería de alto voltaje. El nivel de carga también se puede ajustar antes del viaje, de modo que haya suficiente energía disponible para la conducción eléctrica en el destino si así se desea, o si no hay ninguna opción de recarga allí. El nivel de carga deseado se ajusta en una escala porcentual. Si el estado de carga objetivo (SoC) es inferior al actual, la batería se descargará hasta el nivel objetivo. Si los valores objetivo y actual coinciden, la potencia provendrá principalmente del motor de combustión con el fin de mantener el SoC actual. Si el SoC objetivo es superior al actual, el vehículo se alimentará con el motor de combustión para recargar la batería. La batería se carga con el fin de maximizar la eficiencia y minimizar el impacto medioambiental. Esto significa que el motor de combustión solo carga la batería a velocidades superiores a 65 km/h; a velocidades bajas simplemente se mantiene el nivel de carga, lo que maximiza la eficiencia y permite la conducción parcialmente eléctrica en la ciudad o en tráfico con paradas frecuentes. La batería de alta tensión se puede cargar de esta manera hasta un SoC del 75%. Esto garantiza que se cargue con la máxima eficiencia durante la conducción. Para aumentar la carga de la batería por encima del 75%, se requiere una fuente de carga externa de corriente alterna.

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.com>



El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium y de lujo. Sus marcas Audi, Bentley, Lamborghini y Ducati producen en 21 plantas distribuidas en 12 países. Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2024, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,7 millones de automóviles de la marca Audi, 10.643 vehículos Bentley, 10.687 vehículos Lamborghini y 54.495 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2024, el Grupo Audi alcanzó una facturación de 64.500 millones de euros y un beneficio operativo de 3.900 millones de euros. A 31 de diciembre, el Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 88.000 trabajadores, más de 55.000 de ellos en AUDI AG en Alemania. Con sus atractivas marcas y nuevos modelos, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible y completamente conectada.

Consumo de los modelos mencionados:

Audi Q5 SUV e-hybrid quattro 220 kW

Consumo combinado en l/100 km: 3,3 – 2,5

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,8 – 15,5

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 75 – 56

Consumo con la batería descargada en l/100 km: 8,3 – 7,2

Audi Q5 SUV e-hybrid quattro 270 kW

Consumo combinado en l/100 km: 3,4 – 2,6

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,9 – 15,8

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 77 – 60

Consumo con la batería descargada en l/100 km: 8,4 – 7,2

Audi Q5 Sportback e-hybrid quattro 220 kW

Consumo combinado en l/100 km: 3,3 – 2,5

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,8 – 15,5

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 75 – 56

Consumo con la batería descargada en l/100 km: 8,2 – 7,2

Audi Q5 Sportback e-hybrid quattro 270 kW

Consumo combinado en l/100 km: 3,3 – 2,6

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,8 – 15,8

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 76 – 60

Consumo con la batería descargada en l/100 km: 8,3 – 7,4