



Kommunikation Produkt und Technologie

Michael Crusius

Pressesprecher Audi Q5

Telefon: +49 841 89-42329

E-Mail: michael.crusius@audi.de

www.audi-mediacycenter.com

Sportlich, stark und effizient: Audi stellt die neue Generation des SQ5 TDI vor

- **V6-Dreiliter-Dieselmotor mit 251 kW (341 PS) Leistung und 700 Nm Drehmoment**
- **Twindosing-Technologie mit zwei NO_x-Katalysatoren im Zusammenspiel**
- **Kraftvoll-robustes Exterieurdesign mit sportlich markanten Elementen**
- **Optional Matrix LED-Scheinwerfer und Heckleuchten in digitaler OLED-Technologie**

Ingolstadt, 12. November 2020 – Noch schärfer, noch sportlicher, noch effizienter: Der optimierte Audi SQ5 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 7,0 – 7,0; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 185 – 185) wirkt jetzt noch souveräner. Sein V6-Dreiliter-Dieselmotor, der 251 kW (341 PS) leistet, baut seine Kraft harmonisch und druckvoll auf. Das nachgeschärfte Design unterstreicht den starken Charakter des Sport-SUV. Optional sind für das Q5-Topmodell die Heckleuchten in der neuen digitalen OLED-Technologie verfügbar.**

Der SQ5 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 7,0 – 7,0; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 185 – 185) ist ein Erfolgsmodell. Schon in der ersten Generation setzte er im Herbst 2012 den Startpunkt für eine Erfolgsgeschichte – als erstes S-Modell von Audi besaß er einen Dieselmotor als Antrieb.

In der nun neuesten Ausbaustufe gibt der Dreiliter-V6 251 kW (341 PS) Leistung und 700 Nm Drehmoment** ab. Das breite Drehzahlband ist zwischen 1.750 1/min und 3.250 1/min konstant nutzbar. Der 3.0 TDI** baut seine Kraft früher und druckvoller als bisher auf. Er beschleunigt das Q5-Topmodell (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 7,0 – 7,0; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 185 – 185) in 5,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit beträgt elektronisch begrenzt 250 km/h. Ein Aktuator in der Abgasanlage, wie ihn schon der erste SQ5 TDI** hatte, verleiht dem Sound des V6-Motors Klang und Fülle.

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

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Drilliter-TDI mit umfangreichen Neuerungen – jetzt noch stärker und effizienter

Der V6 3.0 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 7,0 – 7,0; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 185 – 185) wurde in zahlreichen Details überarbeitet. Die Kolben bestehen jetzt nicht mehr aus Aluminium, sondern aus geschmiedetem Stahl – das neue Material senkt die Wärmeverluste. Aufgrund der höheren Festigkeit haben sie gegenüber Alu-Kolben keinen Gewichtsnachteil. Eine stufenförmige Mulde im Kolben macht die Verbrennung effizienter und schneller. Die Magnetventil-Injektoren zur Kraftstoffeinspritzung arbeiten mit konstant hoher Präzision, denn ein neuer Piezo-Sensor überwacht das Schließen der Nadel. Pro Arbeitstakt können sie bis zu acht Einspritzungen absetzen, wobei die Einspritzmengen mit noch mehr Präzision skalierbar sind. Der maximale Einspritzdruck beträgt 2.500 bar.

Die Ladeluftkühlung wurde von einem Luft-Luft-Kühler im Stoßfänger auf einen indirekten Wasser-Luft-Kühler im Innen-V des Motors umgestellt. Die verkürzten Ansaug-Luftwege unterstützen einen schnellen Aufbau des Ladedrucks. Der indirekte Ladeluftkühler ist leistungsfähiger und kann kurz nach dem Motorstart unter kalten Umgebungsbedingungen die Ansaugluft sogar erwärmen, um schneller die idealen Verbrennungstemperaturen zu erreichen. Mit dem Vorteil einer schneller ansprechenden Abgasreinigung.

Im Turbolader dreht sich jetzt ein kleineres und leichteres Verdichterrad, das besonders schnell auf Touren kommt – ein wichtiger Faktor für den spontanen und hohen Drehmomentaufbau des Motors. Der Abgaskrümmter erhielt eine verbesserte Isolierung. Nach dem Kaltstart erreicht das Abgas auch mit dieser Maßnahme schneller die optimale Temperatur.

MHEV und EAV: noch mehr Effizienz und Spontaneität

Der 3.0 TDI** bringt zwei Technologien mit, die den Verbrauch senken und das Ansprechverhalten verbessern. Das 48-Volt-Mild-Hybrid-System (MHEV) integriert einen Riemen-Starter-Generator (RSG), eine Lithium-Ionen-Batterie als Pufferspeicher und einen 48/12-Volt-Spannungswandler. Wenn das Auto verzögert, gewinnt das MHEV-System bis zu 8 kW Leistung zurück. Der Sport-SUV** kann bis zu 40 Sekunden mit ausgeschaltetem Motor segeln – danach startet der starke RSG den Motor komfortabel wieder. Das MEHV-System hat das Potenzial, den Kundenverbrauch bis zu 0,7 Liter pro 100 Kilometer zu senken.

Beim zweiten Technikbaustein handelt es sich um den elektrisch angetriebenen Verdichter (EAV). Er unterstützt den Turbolader immer dann, wenn das Abgas noch zu wenig Energie für seinen Antrieb liefert. Eine kompakte E-Maschine, die ebenfalls das kompakte 48-Volt-Netz nutzt, beschleunigt das Verdichterrad des EAV in etwa 300 Millisekunden auf 65.000 Umdrehungen. Der EAV kommt jetzt häufiger und in einem größeren Motorkennfeldbereich zum Einsatz. Er unterstützt damit ein spontaneres Ansprechverhalten des Motors beim Anfahren und Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen. Das optimierte Zusammenspiel der Komponenten EAV, MHEV, Turbolader, Motor selbst und tiptronic-Getriebe tragen zu diesem Effekt bei.

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Zwei SCR-Katalysatoren im Zusammenspiel: die Abgasnachbehandlung

Bei der Abgasnachbehandlung setzt Audi auf die Twindosing-Technologie, bei der zwei SCR-Katalysatoren zusammenarbeiten. Der erste von ihnen liegt direkt hinter dem Krümmer im Abgasstrang und dient zugleich als Partikelfilter, der zweite ist motorfern unter dem Fahrzeugboden untergebracht. Beide Katalysatoren ergänzen sich in ihrer Wirkung, weil sie unterschiedliche Betriebssituationen und Abgastemperaturfenster abdecken. Die SCR-Katalysatoren werden aus einem 24-Liter-Tank mit der AdBlue-Harnstofflösung gespeist. Dank der Twindosing-Technologie unterschreitet der SQ5 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 7,0 – 7,0; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 185 – 185) die Limits der neuen Abgasnorm „Euro 6d ISC-FCM AP“ deutlich, die eine starke Verringerung der NO_x-Emissionen auch im realen Fahrttest auf Straßen im Alltagsverkehr verlangt.

Schaltet schnell und komfortabel: die Achtstufen-tiptronic

Die Kraftübertragung läuft über eine schnell und komfortabel schaltende Achtstufen-tiptronic, die bei der Gangwechsel-Strategie auf den modifizierten Motor abgestimmt wurde. Wenn der SQ5 TDI** mit abgestelltem Motor segelt, öffnet eine Kupplung im Zentralgetriebe und unterbricht den Kraftschluss.

Im regulären Fahrbetrieb verteilt der permanente Allradantrieb quattro die Momente im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse. Wenn Schlupf auftritt, gelangt der größere Teil von ihnen an die Achse mit der besseren Traktion – maximal 70 Prozent können nach vorn oder 85 Prozent nach hinten fließen. Bei schneller Kurvenfahrt rundet die radselektive Momentensteuerung das Handling mit kleinen Bremseingriffen an den entlasteten kurveninneren Rädern ab.

Sportdifferenzial: Mehr Moment, kein Untersteuern, größere Dynamik

Auf Wunsch liefert Audi das Sportdifferenzial an der Hinterachse, das bei sportlicher Fahrweise die Verteilung der Momente zwischen den Rädern aktiv regelt. Es teilt dem kurvenäußeren Rad, das den besseren Grip hat, mehr Moment zu – dadurch wird das Auto förmlich in die Kurve hineingedrückt und Untersteuern deutlich reduziert. Auch beim Herausbeschleunigen aus engen Radien erhält das kurvenäußere Rad mehr Drehmoment, um die Dynamik weiter zu steigern.

Souveräne Präzision: das Fahrwerk

Das Fahrwerk des Audi SQ5 TDI** ist der Performance des starken Dieselantriebs souverän gewachsen. Fünflenker-Aufhängungen führen jedes der vier Räder. Das S-Sportfahrwerk mit Dämpferregelung legt die Karosserie gegenüber dem Q5 um 30 Millimeter tiefer und überzeugt mit einer besonders weiten Spreizung zwischen Komfort und Dynamik.

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Zusammen mit dem optionalen Sportdifferenzial, dem Motor, der Lenkung und der tiptronic sind die geregelten Dämpfer in das Fahrdynamiksystem serienmäßige Audi drive select eingebunden. Mit ihm kann der Fahrer den Charakter dieser Systeme in sechs Profilen - auto, comfort, efficiency, dynamic, offroad, individual - steuern. Ein siebtes Profil „allroad“ kommt hinzu, wenn die optionale adaptive air suspension mit S-spezifischer Abstimmung an Bord ist – diese Luftfederung passt die Trimmlage der Karosserie in fünf Stufen an die jeweilige Fahrsituation an. Ein weiterer Options-Baustein ist die Dynamiklenkung. Sie variiert ihre Lenkübersetzung über ein Wellengetriebe je nach Tempo und Lenkwinkel – direkt-agil bei niedrigem Tempo, indirekt-gelassen auf der Autobahn.

Der erneuerte Audi SQ5 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 7,0 – 7,0; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 185 – 185) fährt auf 20-Zoll-Aluminiumrädern mit Reifen der Größe 255/45 vom Band, alternativ gibt es 21-Zöller von Audi oder der Audi Sport GmbH. An der Vorderachse sitzen Sechskolben-Bremssättel aus Aluminium und Bremscheiben mit 375 Millimetern Durchmesser. Die schwarz oder optional rot lackierten Sättel tragen S-Schriftzüge.

Neue Akzente: das Exterieurdesign

Der modifizierte Audi SQ5 TDI** steht kraftvoll da, markante Details lassen seinen Auftritt noch robuster wirken. Vertikale Spangen strukturieren die großen seitlichen Lufteinlässe am vorderen Stoßfänger. Im achteckigen S-spezifischen Singleframe-Grill verbinden filigrane Stege große achteckige Waben miteinander. Ebenso wie die Spangen an den Lufteinlässen sind sie in Aluminium ausgeführt.

Serienmäßig montiert Audi LED-Scheinwerfer, optional gibt es die Matrix LED-Scheinwerfer mit automatischem Fernlicht und dynamischem Blinklicht. Am Heck ist eine Spange in Aluminium matt in den unteren Stoßfänger integriert, unter ihr liegen der Diffusoreinsatz und vier verchromte ovale Endrohr-Blenden. Neun Außenfarben stehen zur Wahl, auf Wunsch setzt das Optikpaket schwarz sportliche Akzente.

Neueste Lichttechnologie: digitale OLED-Heckleuchten

Für die Heckleuchten des Q5-Topmodells** stellt Audi die neue digitale OLED-Technologie zur Wahl. Das OLED-Rücklicht ist in drei Kacheln mit jeweils sechs Segmenten aufgeteilt. Die Kunden können bei der Bestellung eine von drei Rücklicht-Signaturen mit spezifischen Coming- und Leaving-Home-Lichtinszenierungen wählen. Eine weitere Signatur erscheint bei Aktivierung des Audi drive select-Modus „dynamic“. Das OLED-Rücklicht hat auch die Funktion Annäherungserkennung, bei der alle Segmente aktiviert werden, sobald sich ein Verkehrsteilnehmer dem stehenden SQ5** von hinten auf weniger als zwei Meter nähert. Das dynamische Blinklicht rundet das Spektrum der digitalen OLED-Heckleuchten ab.

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Sportliches Schwarz und Grau: der Innenraum

Das Interieur des SQ5 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 7,0 – 7,0; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 185 – 185) ist in schwarzen oder dunkelgrauen Tönen gehalten, die beleuchteten Aluminium-Einstiegsleisten tragen S-Schriftzüge. Für die elektrisch einstellbaren Sportsitze mit den geprägten S-Logos stehen drei Bezüge zur Wahl. Serie ist eine Leder-/Kunstleder-Kombination, optional ist ein Materialmix aus Leder und Dinamica mit S-Prägung erhältlich. Das neue Microfasermaterial Dinamica besteht zu großen Teilen aus recyceltem Kunststoff und ersetzt Alcantara. Eine weitere Options-Variante bildet das Leder Feinnappa mit Rautensteppung in der Farbe Magmarot. Kontrastnähte zieren die Sitze sowie das Lenkrad, auf Wunsch gibt es eine Massagefunktion mit 3 Programmen und eine Sitzbelüftung. Bei den Dekoreinlagen ist gebürstetes Aluminium Serie, die Alternativen sind Carbon in zwei Ausführungen sowie Klavierlack.

Die Rücksitzbank lässt sich in der „plus“-Ausführung längs verschieben und in der Lehnenneigung einstellen. Der Gepäckraum hält im Grundmaß 520 Liter Volumen bereit, nach Umklappen der Fondlehnen sind es 1.520 Liter. Die elektrisch betätigte Heckklappe, ein Ladekantenschutz aus Edelstahl sowie eine Aluminium-Dachreling sind Serie. Der Sport-SUV darf Anhänger bis 2,4 Tonnen Gewicht (gebremst, bei 12 Prozent Steigung) ziehen.

Bediensystem, Infotainment und Audi connect

Das MMI touch-Display mit 10,1 Zoll Diagonale, ein zentrales Element des Modularen Infotainmentbaukastens MIB 3, dient in der Mitte der Instrumententafel als kombiniertes Eingabe- und Anzeigegerät. Als zusätzliche Bedienebenen gibt es eine natürlich-sprachliche Steuerung und das Multifunktionslenkrad. Das 12,3 Zoll-Display hält drei verschiedene Grafik-Layouts bereit: Dynamik, Sport und Klassik. Ergänzend liefert Audi auf Wunsch ein Head-up-Display.

Wenn mehrere Fahrer das Auto nutzen, können sie ihre individuellen Einstellungen in bis zu sechs individuellen Profilen speichern. Die Car-to-X-Dienste von Audi connect können dabei helfen, freie Parkplätze am Straßenrand zu finden und können vor Gefahren wie Glätte oder Nebel auf der vorausliegenden Strecke warnen. Die myAudi App vernetzt das Auto mit dem Smartphone des Benutzers. Die Audi phone box verbindet Smartphones mit der Bordantenne und kann sie induktiv laden. Ein außerordentliches Klangerlebnis bietet das optionale Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang. Das Hybrid-Radio, das je nach Empfangslage selbsttätig zwischen FM, DAB und Online-Stream wechselt, versorgt sie überall dort, wo sie mobilen Datenempfang haben, mit ihren Lieblingssendern.

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Komfortabel und präzise: die Fahrerassistenzsysteme

Im SQ5 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 7,0 – 7,0; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 185 – 185) kommen alle Assistenzsysteme aus dem Q5** zum Einsatz. Der Abbiegeassistent, der Ausweichassistent und die Ausstiegswarnung tragen zur Sicherheit bei. Der Adaptive Fahrassistent kann dem Fahrer über weite Strecken das Beschleunigen, Verzögern und Spurhalten weitgehend abnehmen. Der Prädiktive Effizienzassistent unterstützt ihn beim vorausschauenden Fahren, mit dem Ziel, den Kraftstoffverbrauch zu senken.

Der erneuerte Audi SQ5 TDI** wird im mexikanischen Werk San José Chiapa gebaut und kommt in Deutschland und weiteren europäischen Ländern im ersten Quartal 2021 auf den Markt. Sein Grundpreis beträgt 68.137,82 Euro (in Deutschland, inklusive 16 Prozent Mehrwertsteuer).

– Ende –

Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

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

Audi SQ5 TDI:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0 – 7,0;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 185 – 185

Audi Q5

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,5 – 4,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 181 – 123

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

**Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



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

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

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

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 16 Standorten in 11 Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2019 hat der Audi-Konzern rund 1,845 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 8.205 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.183 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2019 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 55,7 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 4,5 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.
