



AMAG Import AG
PR Manager Audi
Kathrin Kaltenbrunner
Mobile: +41 76 556 37 80
E-Mail: audi.pr@amag.ch
www.audi.ch
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**
- **Im ersten Quartal 2021 ab CHF 86'500.- in der Schweiz verfügbar**

Cham / Ingolstadt, 17. November 2020 – Noch schärfer, noch sportlicher, noch effizienter: Der optimierte Audi SQ5 TDI 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 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 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.

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

Der V6 3.0 TDI 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 Gewichtsnaht. 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 Abgaskrümmer 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.

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 die Limits der neuen Abgasnorm „Euro 6d ISC-FCM AP“ deutlich, die eine starke Verringerung der NO_x-Emissionen auch im realen

Fahrtst 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.

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 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 Bremsscheiben 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.

Sportliches Schwarz und Grau: der Innenraum

Das Interieur des SQ5 TDI 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 Modulare 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.

Komfortabel und präzise: die Fahrerassistenzsysteme

Im SQ5 TDI 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 Treibstoffverbrauch zu senken.

Der erneuerte Audi SQ5 TDI wird im mexikanischen Werk San José Chiapa gebaut und kommt in der Schweiz im ersten Quartal 2021 auf den Markt. Sein Grundpreis beträgt CHF 86'500.-.

– Ende –

Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

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

Audi SQ5 TDI:

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

Audi Q5

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



Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP) ist ein realistischeres Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

Damit Energieverbräuche unterschiedlicher Antriebsformen (Benzin, Diesel, Gas, Strom, usw.) vergleichbar sind, werden sie zusätzlich als sogenannte Benzinäquivalente (Masseinheit für Energie) ausgewiesen. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas. CO₂-Mittelwert aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 174 g/km (WLTP). Provisorischer CO₂-Zielwert der in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 115 g/km (WLTP). Die Angaben für ein spezifisches Fahrzeug können von den zulassungsrelevanten Daten nach CH-Typengenehmigung abweichen.

Die Verbrauchsangaben in unseren Verkaufsunterlagen sind europäische Treibstoff-Normverbrauchs-Angaben, die zum Vergleich der Fahrzeuge dienen. In der Praxis können diese je nach Fahrstil, Witterungs- und Verkehrsbedingungen, Zuladung, Topographie und Jahreszeit teilweise deutlich abweichen. Wir empfehlen ausserdem den eco-drive-Fahrstil zur Schonung der Ressourcen.

Energieeffizienz-Kategorie nach dem neuem Berechnungsverfahren gemäss Anhang 4.1 EnEV, gültig ab 01.01.2020 bis 31.12.2020. Informationen zur Energieetikette für Personenwagen finden Sie unter Bundesamt für Energie BFE.

AMAG Import AG – Audi Schweiz – Die Marke mit den vier Ringen steht für innovative und sportliche Fahrzeuge, hervorragende Bauqualität und progressives Design – für «Vorsprung durch Technik». Der Audi Konzern gehört zu den weltweit führenden Herstellern von Premium-Automobilen. Unsere Vision: die Schönheit der nachhaltigen Mobilität entfesseln.
