



AMAG Automobil- und Motoren AG

PR und Kommunikation Audi

Katja Cramer

Telefon: +41 56 463 93 61

E-Mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch

Dynamisch und emotional: der neue Audi SQ5 3.0 TFSI

- **Weltpremiere in Detroit: das Top-Modell der Q5-Baureihe**
- **3.0 TFSI-Motor mit 260 kW (354 PS) und 500 Nm Drehmoment**
- **Sport-SUV sprintet in 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h**

Schinznach-Bad/Detroit, 9. Januar 2017 – Audi präsentiert auf der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit den neuen Audi SQ5*. Das sportlichste Modell der Q5-Baureihe verkörpert mehr denn je das emotionale Konzept des alltagstauglichen SUV mit neuester Technologie. Sein Turbo-aufgeladener 3.0 TFSI bietet starke Performance kombiniert mit weiter gesteigerter Effizienz.

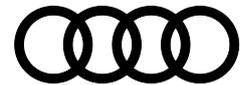
Der 3.0 TFSI

Der Audi SQ5 hat einen V6 TFSI-Motor mit 2.995 cm³ Hubraum. Daraus holt er eine Leistung von 260 kW (354 PS). Bereits bei 1.370 Umdrehungen pro Minute liefert der Turbo-aufgeladene Aluminium-Motor 500 Nm Drehmoment, bis 4.500 Touren bleibt dieses hohe Drehmoment konstant. Der Sprint von 0 auf 100 km/h ist in 5,4 Sekunden erledigt, die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Nach NEFZ-Zyklus verbraucht der neue Audi SQ5 3.0 TFSI 8,3 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer – ein CO₂-Äquivalent von 189 Gramm pro Kilometer. Im Vergleich zum Vorgänger bedeutet das eine Reduzierung um 13 Gramm pro Kilometer.

Neues Brennverfahren: Höherer Wirkungsgrad

Ein neues Brennverfahren von Audi macht den 3.0 TFSI besonders effizient. Es basiert auf dem sogenannten B-Zyklus-Verfahren in Verbindung mit zentral in den Brennräumen angeordneten Hochdruckeinspritzventilen.

Das B-Zyklus-Verfahren ermöglicht mit seiner künstlich verkürzten Kompression einen motorischen Prozess mit einer deutlich höheren Grundverdichtung. In Kombination mit einer normalen, aber im Verhältnis zur Kompression längeren Expansionsphase können so Wirkungsgradvorteile erzielt und die Effizienz des Motors gesteigert werden.



Das Audi valvelift system ermöglicht im Teillastbereich eine sehr kurze Einlassöffnungsdauer von 130 Grad Kurbelwinkel bei gleichzeitig frühem Schliessen der Einlassventile. So wird die Ansaugphase verkürzt. Bei höheren Lasten schaltet das System auf eine Nockenwellenkontur mit einer längeren Öffnungsdauer und einem grösseren Ventilhub der Einlassventile um. Dann läuft der Motor mit normalem Verdichtungsverhältnis und maximalem Durchsatz.

Der Turbolader: Getrennte Abgassäulen

Der Abgasturbolader, der den mechanischen Kompressor des Vorgängermotors ablöst, arbeitet nach dem Twinscroll-Prinzip: Die Abgasstränge der beiden Zylinderbänke verlaufen im Krümmer und im Ladergehäuse voneinander getrennt und treffen erst vor dem Turbinenrad zusammen. Diese Technologie verbessert die Strömungseigenschaften, sodass die Turbine spontaner anspricht. Das trägt massgeblich zum frühen und kraftvollen Drehmomentaufbau bei.

Der Turbolader ist im 90-Grad-V der Zylinderbänke platziert. Dementsprechend liegt bei den Zylinderköpfen die Abgasseite innen und die Ansaugung der Luft aussen. Diese Anordnung ermöglicht eine kompakte Bauweise und kurze Gaslaufwege mit minimalen Strömungsverlusten – in der Konsequenz reagiert der 3.0 TFSI spontan und direkt.

Gewichtsreduktion: 14 Kilogramm weniger

Der V6 TFSI-Motor wiegt nur 172 Kilogramm und damit 14 Kilogramm weniger als das Vorgängeraggregat mit Kompressor. Das Zylinderkurbelgehäuse entsteht in einem aufwändigen Sandgussverfahren aus einer Aluminium-Legierung. Es integriert dünnwandige Laufbuchsen aus Grauguss. Im Zusammenspiel mit den neu entwickelten Ringen der Aluminiumkolben sinkt die Reibung.

Ein weiterer Effizienzbaustein: das innovative Thermomanagement

Das Kurbelgehäuse und der Zylinderkopf verfügen über getrennte Kühlkreisläufe. Nach dem Kaltstart regelt die schaltbare Wasserpumpe den Fluss des Kühlmittels durch den Motor so, dass das Öl rasch auf Betriebstemperatur kommt. Der Abgaskrümmer ist in den Zylinderkopf integriert und wird vom Kühlmittel umspült. Dadurch unterstützt er die rasche Erwärmung des Motors. Wenn der Motor warm ist, senkt das System die Abgastemperatur. Das reduziert vor allem bei sportlicher Fahrweise den Verbrauch.

Die Fahrdynamik

Eine schnell und komfortabel schaltende Achtstufen-tiptronic übernimmt im neuen Audi SQ5 die Kraftübertragung. Die unteren Gänge sind sportlich kurz, die oberen drehzahl- und verbrauchs-senkend lang übersetzt. Für noch effizienteres Fahren wechselt das Getriebe bei aktivierter Funktion im Audi drive select zwischen 55 und 160 km/h automatisch in den Freilauf, sobald der Fahrer den Fuss vom Gaspedal nimmt.



Zum sportlichen Fahrverhalten trägt der permanente Allradantrieb quattro bei. Er verteilt die Motorkräfte im normalen Fahrbetrieb leicht hecklastig. Wenn nötig, gelangt das Gros der Kräfte auf die Achse mit der besseren Traktion. Die radselektive Momentensteuerung ist auf Untergründen aller Art aktiv. Bei dynamischer Kurvenfahrt bremst die Softwarefunktion die kurveninneren Räder ab. So dreht sich das Auto ganz leicht in die Kurve ein – dadurch bleibt das Eigenlenkverhalten länger neutral, das Fahrverhalten ist stabil, präzise und agil.

Das optionale Sportdifferenzial optimiert das Handling noch weiter – es verteilt die Momente über zwei Überlagerungsstufen aktiv zwischen den Hinterrädern. Beim Herausbeschleunigen aus engen Radien teilt es dem kurvenäusseren Hinterrad mehr Drehmoment zu. Dies steigert die Agilität des neuen Audi SQ5 weiter. So drückt das Sportfahrwerk das Auto förmlich in die Kurve hinein und vermeidet Untersteuern bereits im Ansatz. Sein Management ist in die Regularbeit von Audi drive select integriert und läuft über ein zentrales Steuergerät, die Elektronische Fahrwerksplattform.

Den Grundstein für die sportlichen Fahreigenschaften des neuen Audi SQ5 legt ein Fahrwerk mit Fünflenkerachse vorne und hinten. Die aufwändige Konstruktion lässt eine höhere Stabilität im Grenzbereich zu und verbindet gesteigerte Agilität mit deutlich verbessertem Komfort. Die serienmässige Dämpferregelung bietet dabei eine besonders weite Spreizung zwischen Komfort und Dynamik. Die sogenannten adaptiven CDC-Dämpfer (continuous damping control) sind zusammen mit Motor, Lenkung, tiptronic und dem optionalen Sportdifferenzial in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden. Dies ermöglicht dem Fahrer, die Charakteristik von Antrieb und Fahrwerk in mehreren Modi zu regeln. Als Option steht die S-spezifische Luftfederung adaptive air suspension zur Verfügung. Mit ihr kann der Fahrer neben der Dämpfung auch das Höhenniveau an die jeweilige Fahrsituation anpassen.

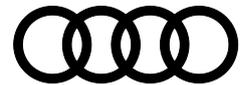
Einen wichtigen Beitrag zur Fahrdynamik des SQ5 leistet die neue elektromechanische Servolenkung mit ihrer S-spezifischen Lenkungsabstimmung. Optional gibt es die Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung je nach Geschwindigkeit und Lenkwinkel variiert.

Serienmässig sind 20-Zoll-Aluminium-Gussräder mit Reifen der Grösse 255/45 montiert, optional sind 21-Zoll-Räder erhältlich. Zur zusätzlichen Differenzierung hat Audi Sport fünf exklusive 21-Zöller im Angebot. Vorne zeigt der SQ5 schwarz lackierte (Option: rot) Sechskolben-Festsattel-Bremsen mit S-Schriftzug und einem Scheibendurchmesser von 350 Millimetern.

Die Fahrerassistenzsysteme

Der neue Audi SQ5 übernimmt auch bei den Fahrerassistenzsystemen das breite Hightech-Portfolio des Audi Q5.

Der prädiktive Effizienzassistent unterstützt den Fahrer durch gezielte Fahrhinweise beim Kraftstoffsparen. Die adaptive cruise control (ACC) inklusive Stauassistent kann im



zähfließenden Verkehr die Lenkarbeit teilweise übernehmen. Der Audi active lane assist erleichtert das Halten der Spur. Die Abstandsanzeige warnt bei Unterschreitung des Sicherheitsabstandes.

Der Querverkehrsassistent hinten, die Ausstiegswarnung, der Ausweichassistent und der Abbiegeassistent sind weitere Neuerungen für die Sicherheit im Alltagsverkehr. Das Gleiche gilt für die pre sense-Systeme: Audi pre sense city zählt zum Serienumfang. Das System warnt vor Fussgängern und Fahrzeugen und leitet innerhalb der Systemgrenzen eine automatische Notbremsung ein. Der Parkassistent, die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung und der Bergabfahrassistent komplettieren das Angebot.

Das Infotainment und Audi connect

An der Spitze des Infotainment-Angebots im SQ5 steht die MMI Navigation plus mit MMI all-in-touch und einem 8,3-Zoll-Bildschirm, die in Verbindung mit der tiptronic erhältlich ist. Das System erkennt die Handschrifteingabe sowie bekannte Touch-Gesten aus der Consumer-Elektronik wie beispielsweise Zoomen und gibt haptisches Feedback auf Eingaben. Ein Bestandteil ist Audi connect, das den neuen SQ5 via LTE mit dem Internet verbindet. Audi connect ermöglicht mit einer fest installierten SIM-Karte – der Audi connect SIM inklusive Datenflatrate – komfortables Roaming in Europa für viele Connected Infotainment-Dienste. Für den WLAN Hotspot können Datenpakete ebenfalls inklusive EU-Roaming nach Bedarf gebucht werden.

Darüber hinaus bietet der SQ5 in dem Paket „Audi connect Notruf & Service inklusive Fahrzeugsteuerung“ Car2X-Dienste an. Mit dieser Ausstattung bekommt der Kunde Hilfe im Falle eines Unfalls oder einer Panne mit den Servicediensten Notruf und Online Pannruf automatisch oder per Knopfdruck.

Ausserdem lässt sich der SQ5 über die MMI connect App mit Hilfe der Fahrzeugsteuerungsdienste ganz einfach per Smartphone öffnen oder schliessen. Der Kunde kann ausserdem den Status des Autos einsehen und weitere Dienste wie beispielsweise Parkposition und Informationen zu den nächsten Service-Terminen oder Warnmeldungen nutzen.

Die MMI-Bedienlogik orientiert sich mit ihren flachen Hierarchien an aktuellen Smartphones und bietet unter anderem eine intelligente Freitextsuche. Die natürliche Sprachsteuerung verarbeitet auch Eingaben aus der Alltagssprache. Ergänzend dient im neuen Audi SQ5 das Multifunktions-Lederlenkrad als dritte Bedienebene. Optional liefert Audi ein neu entwickeltes Head-up-Display – es projiziert relevante Informationen, auch von den Fahrerassistenzsystemen, als rasch erfassbare Symbole und Ziffern auf die Windschutzscheibe.

Ein Highlight des Anzeige- und Bedienkonzepts ist die Option Audi virtual cockpit. Es stellt auf seinem 12,3-Zoll-Bildschirm alle wichtigen Informationen digital in gestochenen scharfen Grafiken dar. Zu den Ansichten, zwischen denen der Fahrer wählen kann, gehört ein S-spezifischer Sportmodus, bei dem der Drehzahlmesser im Mittelpunkt steht.



Die Audi phone box, eine weitere Sonderausstattung, verbindet das Smartphone per Nahfeld-Kopplung mit der Bordantenne und lädt es zugleich induktiv nach dem Qi-Standard. Für HiFi-Fans steht das Bang & Olufsen Sound System mit neuem 3D-Klang zur Wahl. Das Audi smartphone interface holt Apple CarPlay und Android Auto an Bord.

Die Karosserie und das Exterieurdesign

In der Länge misst der neue Audi SQ5 4.671 Millimeter, in der Breite sind es 1.893 Millimeter, in der Höhe 1.635 Millimeter. Der Radstand streckt sich auf 2.824 Millimeter. Das Leergewicht des SQ5 beträgt 1.995 Kilogramm und ist im Vergleich zum Vorgänger um 35 Kilogramm gesunken. Aluminium und Stähle von höchster Zugfestigkeit bilden einen intelligenten Werkstoffmix in der Karosserie.

Schon im Stand unterstreichen viele Details den dynamischen Anspruch des neuen Audi SQ5. Sportlich-markante Stossfänger an der Front wie auch am Heck werden durch stärker konturierte S-spezifische Lufteinlässe und den Diffusor mit Wabengitter ergänzt. Das ebenfalls S-spezifische Kühlergitter zeigt Aluminium-Doppellamellen und abgesetzte Zierelemente in Twilightgrau matt. Der S-Schriftzug mit roter Raute setzt an mehreren Stellen Akzente.

Sämtliche Lichtfunktionen sind serienmässig in LED-Technologie ausgeführt, die dynamischen Blinker sorgen für einen hohen Wiedererkennungswert. Seitlich glänzen die Aussenspiegel in Aluminiumoptik, eine Türaufsatzleiste in Wagenfarbe unterstreicht den sportlichen Charakter. Der Heckstossfänger beherbergt die S-spezifischen zweiflutig ausgelegten Doppelendrohre der Abgasanlage und eine Diffusorspange in Aluminium. Exklusiv für den neuen Audi SQ5 steht die Aussenfarbe Pantherschwarz zur Wahl.

Der Innenraum

Der in dunklen Tönen gehaltene Innenraum empfängt Fahrer und Mitfahrer serienmässig mit beleuchteten Einstiegsleisten, die exklusive S-Schriftzüge tragen. Kontrastnähte an Lederlenkrad und Sportsitzen schaffen ein dynamisch-elegantes Ambiente. Die S-Sportsitze in Alcantara/Leder lassen sich durch Leder Feinnappa mit Rautensteppung und eine pneumatische Massagefunktion noch weiter aufwerten. Dekoreinlagen aus gebürstetem Aluminium sind serienmässig, auf Wunsch sind verschiedene Holzapplikationen und eine exklusive Carbon-Leiste erhältlich. Für schnelle Eingriffe in die Schaltvorgänge der tiptronic dienen Schaltwippen, die in Aluminiumoptik ausgeführt sind. Die Fahrpedale und die Fussstütze haben Edelstahlauflagen.

Die Rücksitzbank plus des neuen Audi SQ5 ist in drei Segmente geteilt, auf Wunsch lässt sie sich längs verschieben und in der Neigung einstellen. Je nach Position der Rücksitzbank bietet der Gepäckraum im Grundmass 500 bis 610 Liter Volumen. Mit umgeklappter Fondlehne wächst er auf 1.550 Liter.

Die Ausstattung

Die umfangreiche Serienausstattung des SQ5 umfasst in Deutschland unter anderem 20-Zoll-Aluminium-Guss-Räder im 5-Doppelspeichen-Stern-Design, LED-Scheinwerfer und eine

S-spezifische Dämpferregelung. Auch der permanente Allradantrieb quattro, die Achtstufen-tiptronic, Sportsitze in Alcantara/Leder sowie ein dreispeichiges Multifunktions-Lederlenkrad gehören zum Lieferumfang. Der neue Audi SQ5 3.0 TFSI kommt in Deutschland ab Mitte des Jahres 2017 in den Handel, produziert wird er im neu errichteten Werk in Mexiko.

- Ende -



Der Audi SQ5 3.0 TFSI