

---

## Audi SQ5 Sportback – V6 3.0 TDI

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 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 7,0 – 7,0; CO<sub>2</sub>-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 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 Gewichtsnahtteil. 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.

Stand 11/2020

\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung