

Sportief, krachtig en efficiënt: Audi onthult de nieuwe generatie van de SQ5 TDI

- Drieliter V6-dieselmotor van 251 kW (341 pk) en 700 Nm
- Twin-dosingtechnologie met twee in serie opgestelde NOx-katalysatoren
- Krachtig en robuust koetswerkdesign met opvallende sportieve elementen
- Optionele ledmatrixkoplampen en achterlichten met digitale OLED-technologie

Nog scherper, sportiever en efficiënter: de geoptimaliseerde Audi SQ5 TDI (gecombineerd brandstofverbruik in l/100 km: 7,0-7,0; gecombineerde CO₂-uitstoot in g/km: 185-185) oogt nu nog indrukwekkender. Zijn V6-drieliterdieselmotor met een vermogen van 251 kW (341 pk) ontwikkelt zijn vermogen op soepele en krachtige wijze. Het scherpere ontwerp onderlijnt het sportieve karakter van de sport-SUV. Achterlichten met de nieuwe digitale OLED-technologie zijn als optie verkrijgbaar op de topversie van de Q5.

De SQ5 TDI (heeft een succesvol parcours gelopen. De eerste generatie, die in de herfst van 2012 op de markt kwam, betekende al het startpunt voor een succesverhaal als het eerste Audi S-model aangedreven door een dieselmotor.

In zijn laatste uitgebreide versie pakt de drieliter-V6 uit met een vermogen van 251 kW (341 pk) en een koppel van 700 Nm. Het brede toerenbereik kan continu worden benut tussen 1.750 en 3.250 o/m. De 3.0 TDI ontwikkelt zijn vermogen vroeger en krachtiger dan voorheen. Hij doet de topversie van de Q5-productlijn accelereren van 0 naar 100 km/u in 5,1 seconden onderweg naar een elektronisch begrensde topsnelheid van 250 km/u. Een actuator in het uitlaatsysteem, zoals die in de eerste SQ5 TDI werd gebruikt, geeft de V6 een aangename klank.

Drieliter-TDI met talrijke innovaties - nu nog krachtiger en efficiënter

Veel details van de V6 3.0 TDI zijn herzien. De zuigers zijn niet langer gemaakt in aluminium maar in gesmeed staal. Dit nieuwe materiaal vermindert warmteverliezen. Door hun grotere sterkte zorgen ze niet voor een gewichtsnadeel in vergelijking met de aluminium zuigers. Een getrapte uitholling in de zuiger maakt de verbranding sneller en efficiënter. De solenoïde injectoren die worden gebruikt om de brandstof in te spuiten werken met een doorlopend hoge druk dankzij een nieuwe piëzosensor die het sluiten van de naald registreert. Ze kunnen

tot acht inspuitingen per omwenteling uitvoeren, met nog preciezer doseerbare geïnjecteerde hoeveelheden. De maximale injectiedruk is 2.500 bar.

De intercooler is gewijzigd van een lucht-luchtcooler in de bumper naar een indirecte water-luchtcooler in de blokhoek van de motor. Het ingekorte inlaattraject helpt om sneller druk op te bouwen. De indirecte intercooler werkt effectiever en kan de inlaatlucht zelfs verwarmen kort nadat de motor in koude omgevingstemperaturen is gestart om sneller een ideale verbrandingstemperatuur te bereiken. Dit biedt een voordeel omdat de uitlaatgasreiniging zo sneller reageert.

De turbocompressor gebruikt voortaan een kleiner en lichter compressorwiel dat uitzonderlijk snel in actie schiet – een bepalende factor voor de spontane en grote koppelopbouw van de motor. Het uitlaatspruitstuk geniet een verbeterde isolatie. Door die maatregel bereiken de uitlaatgassen hun optimale temperatuur sneller na een koudstart.

MHEV en EPC: nog meer rendement en spontaniteit

De 3.0 TDI introduceert twee technologieën die het verbruik drukken en de motorrespons verbeteren. Het 48 volt-mildhybride systeem (MHEV) integreert een riemaangedreven alternatorstarter (Belt Alternator Starter of BAS), een lithium-ionbatterij die voor bufferopslag zorgt en een 48/12-voltomvormer. Wanneer de auto vertraagt, recupereert het MHEV-systeem tot 8 kW aan vermogen. De sport-SUV kan tot 40 seconden lang uitrollen met uitgeschakelde motor, waarna de krachtige BAS de motor eenvoudig weer opstart. Het MHEV-systeem kan het brandstofverbruik potentieel met tot 0,7 liter per 100 kilometer verminderen.

De tweede technologische component is de elektrisch aangedreven compressor (EPC), die ondersteunt wanneer de uitlaatgasstroom te weinig energie levert om de turbocompressor aan te drijven. Een compacte elektromotor, die ook gebruik maakt van het compacte 48-voltsysteem, versnelt het compressorwiel van de EPC tot 65.000 o/m in ruwweg 300 milliseconden. De EPC wordt nu frequenter en over een breder motorbereik ingezet. Hij staat in voor een spontanere motorrespons wanneer de auto vanuit stilstand vertrekt en bij het optrekken vanuit lage motorsnelheden. De geoptimaliseerde interactie tussen de componenten EPC, MHEV, turbocompressor, de motor zelen en de tiptronic-versnellingsbak ondersteunen dit effect.

Twee SCR-katalysatoren werken samen: de uitlaatgasnabehandeling

Voor de nabehandeling van de uitlaatgassen gebruikt Audi twin-dosingtechnologie op basis van twee katalytische SCR-omvormers die samenwerken. De eerste van de twee is onmiddellijk na het spruitstuk van het uitlaatsysteem geplaatst, waar hij ook als partikelfilter werkt. De tweede zit verder weg van de motor onder de wagenvloer. Beide katalysatoren vullen elkaars effecten aan omdat ze onder verschillende werkingsomstandigheden en temperatuurvorken van de uitlaatgassen functioneren. De SCR-katalysatoren worden met de ureumoplossing AdBlue gevoed uit een reservoir van 24 liter. Dankzij de twin-dosingtechnologie duikt de SQ5 TDI ver onder de grenzen van de nieuwe uitstootnorm 'Euro 6d ISC-FCM AP', die ook een dramatische reductie oplegt van de NOx-uitstoot in de reële rijtests die worden uitgevoerd op de openbare weg in dagelijkse verkeerssituaties.

Snel en comfortabel schakelen: de achttraps tiptronic

De kracht wordt doorgegeven door een achttraps tiptronic, die snel en comfortabel schakelt met een schakelstrategie die aan de herwerkte motor is aangepast. Wanneer de SQ5 TDI uitrolt met uitgeschakelde motor, opent een koppeling in de centrale transmissie en wordt de krachtstroom onderbroken.

Sportdifferentieel: meer koppel, geen onderstuur, grotere dynamiek

Als optie kan Audi in de achteras het sportdifferentieel installeren, dat de koppelverdeling tussen de wielen actief regelt wanneer de bestuurder een sportieve rijstijl hanteert. Het stuurt meer koppel naar het achterwiel aan de buitenkant van de bocht, dat meer grip heeft, waardoor de auto letterlijk in de bocht wordt geduwd en onderstuur ingrijpend vermindert. Het achterwiel aan de buitenkant van de bocht krijgt ook meer koppel wanneer de auto uit een krappe bocht accelereert om de rijdynamiek verder te verbeteren.

Superieure precisie: de ophanging

De ophanging van de Audi SQ5 TDI is volledig uitgerust om met de performance van de krachtige dieselaandrijving overweg te kunnen. Elk van de vier wielen wordt door een vijfarmige ophanging geleid. De S-sportophanging met gestuurde schokdemping verlaagt het koetswerk met 30 millimeter in vergelijking met de Q5 en maakt indruk door het uitzonderlijk brede bereik tussen comfort en dynamiek.

Samen met het optionele sportdifferentieel, de motor, de besturing en de tiptronic zijn de gestuurde schokdempers standaard geïntegreerd in het rijdynamiessysteem Audi drive select. De bestuurder kan het gebruiken om het karakter van deze zes systemen te beïnvloeden in zes profielen: auto, comort, efficiency, dynamic, offroad en individual. Daar komt nog het zevende profiel allroad bij indien de optionele luchtvering met S-specifieke ijking wordt besteld. Deze luchtvering past de rijhoogte van het koetswerk in vijf trappen aan in functie van de rijstijting. De dynamische stuurinrichting is nog een andere optiemodule. Ze gebruikt een strain wave gear-overbrenging om de stuuroverbrenging te laten variëren in functie van de snelheid en de stuurhoek, van direct en levendig bij lage snelheden tot minder direct en soepel op de snelweg.

De herziene Audi SQ5 TDI is standaard uitgerust met 20-duimse aluminium velgen met banden in de maat 2555/45. Alternatief zijn 21-duimse velgen verkrijgbaar van Audi of Audi Sport GmbH. Aluminium remklauwen met zes zuigers op de vooras grijpen schijven aan met een diameter van 375 millimeter. De zwarte klauwen (rood als optie) dragen een S-logo.

Nieuwe accenten: het koetswerkdesign

De herwerkte Audi SQ5 TDI staat krachtig op de weg, met opvallende details die hem een nog robuustere uitstraling verlenen. Verticale vinnen geven structuur aan de brede buitenste luchtinlaten op de voorbumpers. In het achthoekige Singleframe-radiatorrooster dat specifiek is voor S-versies zijn grote achthoekige honingraatmotieven verbonden met smalle latten. Die hebben net zoals de vinnen op de luchtinlaten een aluminiumafwerking.

De jongste verlichtingstechnologie: digitale OLED-achterlichten

Audi biedt op de topversie van de Q5 als optie de nieuwe digitale OLED-technologie aan voor de achterlichten. Het OLED-achterlicht is opgedeeld in drie tegels van elk zes segmenten. Bij het bestellen van de wagen kan de klant kiezen uit drie achterlichtsignaturen, elk met zijn eigen specifieke designs voor coming en leaving home. Wanneer de Audi drive select-modus dynamic is geactiveerd, wijzigen de lichten naar nog een andere signatuur. Het OLED-achterlicht heeft daarnaast nog een nabijheidsdetectie die alle OLED-segmenten activeert wanneer een weggebruiker een stilstaande SQ5 langs achteren tot minder dan twee meter nadert. Dynamische richtingaanwijzers ronden het spectrum van de digitale OLED-achterlichten af.



Sportief zwart en grijs: het interieur

De SQ5 TDI heeft een zwart of donkergrijs interieur met verlichte aluminium dorpels met daarop S-logo's. De elektrisch verstelbare sportstoelen met geborduurde S-logo's zijn verkrijgbaar in drie bekledingen. Standaard wordt een combinatie van leder en synthetisch leder aangeboden, terwijl als optie een materiaalcombinatie van leder en Dinamica met S-borduursel verkrijgbaar is. Het nieuwe microvezelmateriaal Dinamica bestaat hoofdzakelijk uit gerecycleerde kunststof en vervangt het alcantara. Een andere optie is fijn nappaleder met ruitpatroon in Magma Red. De stoelen en het stuurwiel zijn met contrasterende stiknaden gesierd. Als optie is een massagefunctie met drie programma's en stoelventilatie verkrijgbaar. De inzetstukken zijn standaard in geborsteld aluminium uitgevoerd. Alternatief zijn twee koolstofvezel versies en een pianolakafwerking bestelbaar.

Comfortabel en precies: de rijhulpsystemen

De SQ5 gebruikt alle rijhulpsystemen van de Q5. Het turn assist, collision avoidance assist en exit warning helpen de veiligheid vergroten. Adaptive cruise assist kan het accelereren, vertragen en binnen de rijstrook blijven van de bestuurder overnemen op lange afstanden. Predictive efficiency assist helpt een anticiperende rijstijl aanhouden om het brandstofverbruik te verlagen.

De herwerkte Audi SQ5 TDI wordt gebouwd in de Mexicaanse fabriek van San José Chiapa en komt in december op de Belgische markt. De basisprijs ligt op 72.600 euro.

De Audi groep stelt wereldwijd ruim 90.000 personen tewerk, waaronder meer dan 2.500 in België. In 2019 verkocht het merk met de vier ringen wereldwijd ca. 1,845 miljoen nieuwe wagens, waarvan er 31.183 ingeschreven werden op de Belgische markt. In ons land bereikte Audi in 2019 een marktaandeel van 5,7%. Audi focust op de ontwikkeling van nieuwe producten en duurzame technologieën voor de mobiliteit van de toekomst. Van 2020 tot eind 2024 plant de onderneming een totale investering van 37 miljard euro in Onderzoek & Ontwikkeling, waarvan ongeveer 12 miljard euro in elektrische mobiliteit.