



Communication Presse et Relations Publiques

Clément Lefèvre

Tel.: 03 23 73 56 94

E-Mail: clement.lefevre@audi.fr

Novembre 2020

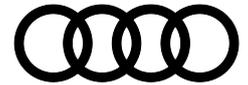
Sportivité, puissance et efficacité : Audi présente la nouvelle génération de la SQ5 TDI

- ***Moteur 3L V6 diesel générant 341ch (251 kW) et 700 Nm de couple***
- ***Technologie à double dosage avec deux catalyseurs NO_x installés en série***
- ***Design extérieur brut et puissant avec des éléments sportifs frappants***
- ***Phares Matrix LED et bloc de feux arrière avec technologie OLED digitale de série***

Ingolstadt, le 12 novembre 2020 - Encore plus affûtée, plus sportive et plus efficace : la nouvelle Audi SQ5 TDI (consommation de carburant combiné (WLTP) en l/100 km : 8.2 – 8.7; émissions de CO₂ combinées (WLTP) en g/km : 216 - 228) en impose encore plus. Son moteur 3L V6 diesel délivre une puissance maximale de 341ch de façon fluide et vigoureuse. Son design plus affûté souligne le caractère sportif du SUV. En France, les feux arrière avec la nouvelle technologie OLED digitale et les phares Matrix LED font partie de la dotation de série.

L'Audi SQ5 TDI (consommation de carburant combiné (WLTP) en l/100 km : 8.2 – 8.7; émissions de CO₂ combinées (WLTP) en g/km : 216 - 228) est un modèle attendu. La première génération, lancée à l'automne 2012, annonçait déjà le début de la success-story avec le premier modèle Audi S doté d'un moteur diesel.

Dans sa dernière évolution, le moteur 3L V6 offre 341ch de puissance et 700 Nm de couple. La large plage de régime moteur peut être utilisée en continu entre 1 750 tr/min et 3 250 tr/min. Le moteur 3.0 TDI développe sa puissance plus tôt et plus vigoureusement qu'auparavant. La version haut de gamme de la Q5 (consommation de carburant combinée (WLTP) en l/100 km : 8.2 – 8.7; émissions de CO₂ combinées (WLTP) en g/km : 216 - 228) accélère de 0 à 100 km/h en 5,1 secondes et affiche une vitesse de pointe, limitée électroniquement, de 250 km/h. Comme sur la première SQ5 TDI, le système d'échappement est équipé d'un déclencheur auquel le V6 doit sa sonorité.



Moteur 3L TDI aux nombreuses innovations : encore plus puissant et efficient

De nombreux détails du moteur V6 3.0 TDI (consommation de carburant combinée (WLTP) en l/100 km : 8.2 – 8.7; émissions de CO₂ combinées (WLTP) en g/km : 216 - 228) ont été revus. Les pistons ne sont plus faits d'aluminium, mais de fer forgé, réduisant les pertes de chaleur. Plus solides, ils n'ajoutent pas au poids du moteur par rapport aux pistons en aluminium. Ils affichent une cavité « à étages » qui accélère le processus de combustion et le rend plus efficient. Les injecteurs à solénoïde servant à injecter le carburant fonctionnent avec une précision constante, grâce à un nouveau capteur piézo qui surveille la fermeture de l'aiguille. Jusqu'à huit injections par cycle sont possibles et les quantités injectées peuvent être ajustées avec encore plus de précision. La pression d'injection maximale est de 2 500 bars.

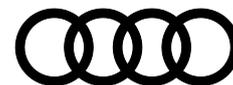
L'intercooler a été modifié, passant d'un échangeur air/air dans le pare-chocs à un échangeur eau/air indirect dans le V intérieur du moteur. Plus courts, les conduits d'arrivée d'air contribuent à générer une pression de charge plus rapidement. Plus efficace, l'intercooler indirect est même capable de réchauffer l'air entrant peu après le démarrage du moteur dans des conditions ambiantes froides, afin d'atteindre une température de combustion idéale plus rapidement. L'épuration des gaz d'échappement se fait ainsi plus rapidement.

Le turbocompresseur est désormais équipé d'une roue plus petite et plus légère, qui se met en marche à une vitesse exceptionnelle, un élément clé pour un couple élevé et spontané. Le collecteur d'échappement bénéficie d'une meilleure isolation. Grâce à cela, les gaz d'échappement atteignent une température optimale plus rapidement après un démarrage à froid.

Système hybride léger et compresseur électrique : encore plus d'efficience et de spontanéité

Le moteur 3.0 TDI intègre deux technologies qui réduisent la consommation et améliorent la réponse du moteur. Le système hybride léger 48 volts est doté d'un alterno-démarrreur à entraînement par courroie (BAS), d'une batterie au lithium-ion avec une capacité de stockage tampon et d'un convertisseur de tension 48/12 volts. Lorsque la voiture freine, le système hybride léger récupère jusqu'à 8 kW d'énergie. Le SUV sportif peut avancer en roue libre pendant 40 secondes avec le moteur éteint ; passé ce délai, le puissant alterno-démarrreur à entraînement par courroie redémarre le moteur. Le système hybride léger est capable de réduire la consommation de carburant de jusqu'à 0,7 litre pour 100 kilomètres.

Le deuxième composant technologique est le compresseur électrique, qui intervient lorsque le débit des gaz d'échappement n'est pas suffisant pour alimenter le turbocompresseur. Un moteur électrique compact, qui emploie également le



Le système 48 volts, accélère la roue du compresseur électrique jusqu'à 65 000 tr/min en quelque 300 millisecondes. Le compresseur électrique est désormais utilisé plus fréquemment et sur une cartographie moteur plus large. Il permet une réponse moteur plus spontanée lorsque le véhicule démarre et lorsqu'il accélère à partir d'une faible vitesse moteur. L'interaction optimale entre le compresseur électrique, le système hybride léger, le turbocompresseur, le moteur et la transmission tiptronic y contribue également.

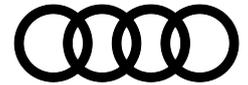
Deux catalyseurs SCR interagissent : le post-traitement des gaz d'échappement

Pour le post-traitement des gaz d'échappement, Audi utilise une technologie à double dosage fondée sur deux catalyseurs SCR qui fonctionnent ensemble. Le premier est situé directement sous le collecteur dans le système des gaz d'échappement, où il fait également office de filtre à particules. Le deuxième est installé plus loin du moteur, sous le plancher du véhicule. Les deux catalyseurs se complètent, car ils couvrent des situations et des plages de température des gaz d'échappement différentes. Un réservoir de 24 litres envoie la solution d'urée AdBlue aux catalyseurs SCR. Grâce à cette technologie à double injection, la SQ5 TDI (consommation de carburant combinée (WLTP) en l/100 km : 8.2 – 8.7; émissions de CO₂ combinées (WLTP) en g/km : 216 - 228) arrive considérablement en dessous de la nouvelle norme Euro 6d ISC-FCM AP en termes d'émissions, qui stipule également une importante réduction des émissions de NO_x lors du test de conduite en conditions réelles effectué sur la voie publique dans des situations du quotidien.

Changer les vitesses de façon rapide et pratique : la boîte tiptronic à huit rapports

La puissance est transmise par une boîte tiptronic huit vitesses à changement rapide et pratique, dont la stratégie a été adaptée au nouveau moteur. Lorsque la SQ5 TDI est en roue libre avec le moteur éteint, un embrayage dans la transmission centrale s'ouvre et interrompt le flux d'énergie.

En conditions de conduite normales, la transmission intégrale permanente quattro répartit le couple entre les essieux avant et arrière selon un rapport de 40:60. Si une roue glisse, la plupart du couple est automatiquement envoyé vers l'essieu qui offre la meilleure adhérence. À l'extrême, 70% du couple peuvent être orientés vers les roues avant et 85% vers les roues arrière. Dans les virages serrés et rapides, le contrôle du couple au volant assouplit la tenue avec des interventions mineures des freins sur les roues libres à l'intérieur du virage.



Différentiel sport : plus de couple, pas de sous-virage et un dynamisme accru

Sur demande, Audi peut installer le différentiel sport sur l'essieu arrière, qui contrôle activement la répartition du couple entre les roues lorsque le conducteur adopte un mode de conduite sportif. Il envoie plus de couple vers l'essieu arrière à l'extérieur du virage qui offre une meilleure adhérence, pressant littéralement la voiture dans le virage et réduisant considérablement le sous-virage. La roue arrière à l'extérieur du virage reçoit également plus de couple lorsque la voiture accélère en sortie de virages serrés, afin d'améliorer la dynamique de conduite.

Précision extrême : la suspension

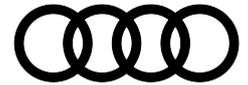
La suspension de l'Audi SQ5 TDI est intégralement prévue pour supporter les performances du puissant moteur diesel. Une suspension à cinq bras guide chacune des quatre roues. La suspension S sport avec amortissement contrôlé abaisse la carrosserie de 30 mm par rapport à la Q5 et impressionne en offrant des conditions de conduite très variables, tantôt confortables, tantôt dynamiques.

En plus du différentiel sport en option, du moteur, de la direction et de la boîte tiptronic, le système de sélection du mode de conduite Audi drive select intègre également les amortisseurs, de série. Le conducteur peut l'utiliser pour contrôler ces éléments dans six profils différents : auto, confort, efficiency, dynamic, offroad et individual. Un septième profil (allroad) est prévu lorsque le conducteur opte pour la suspension pneumatique adaptative en option avec réglages S, qui offre cinq niveaux d'ajustement de la hauteur de la carrosserie en fonction de la situation de conduite. Le système de direction dynamique est un autre module en option. Il fonctionne avec un engrenage à onde de déformation qui fait varier le rapport de démultiplication en fonction de la vitesse et de l'angle de braquage : direct et agile à faible vitesse, moins direct et plus fluide sur l'autoroute.

De série, la nouvelle Audi SQ5 TDI (consommation de carburant combinée (WLTP) en l/100 km : 8.2 – 8.7; émissions de CO₂ combinées (WLTP) en g/km : 216 - 228) est dotée de roues en aluminium de 20 pouces avec des pneus 255/45. Des roues de 21 pouces sont également disponibles auprès d'Audi ou Audi Sport GmbH. Des étriers de freins en aluminium à six pistons sur l'essieu avant exercent une pression sur des disques de 375 millimètres de diamètre. Les étriers noirs (ou rouges, en option) sont agrémentés de logos S sport.

Nouvelles touches : le design extérieur

La nouvelle Audi SQ5 TDI irradie la puissance avec des détails saisissants qui lui confèrent une allure encore plus brute. Des bandes verticales accueillent de grandes admissions d'air latérales sur le pare-chocs avant. Sur la calandre octogonale Singleframe propre aux modèles S, de grandes sections à motif nid d'abeille



octogonal sont reliées par des barres étroites. Elles affichent une finition aluminium, tout comme les bandes sur les admissions d'air.

En France, Audi équipe son SUV sportif des phares Matrix LED avec clignotants dynamiques. À l'arrière, une bande en aluminium mat a été appliquée sur les pare-chocs inférieurs, en dessous desquels on retrouve le diffuseur et les quatre sorties d'échappement ovales bordées de métal chromé. Les clients ont le choix entre neuf couleurs pour la carrosserie. Le pack de finitions noir, qui inclut des touches sportives, est disponible sur demande.

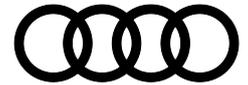
La dernière technologie d'éclairage : feux arrière OLED digitaux

Sur la version haut de gamme de la Q5, Audi utilise la nouvelle technologie OLED digitale pour les feux arrière. Les feux arrière OLED sont divisés en trois carreaux de six segments chacun. Au moment de la commande, les clients peuvent choisir parmi trois signatures lumineuses arrière, offrant chacune un design spécifique pour le départ et l'arrivée au domicile. En mode de conduite Audi drive select « dynamique », les lumières adoptent encore une autre signature. Les feux arrière OLED incluent également une fonction de détection de proximité, qui active tous les segments OLED si un usager de la route s'approche à moins de deux mètres de l'arrière d'une SQ5 à l'arrêt. Le spectre complet des feux arrière OLED digitaux inclut des clignotants dynamiques.

Noir et gris sport : l'intérieur

La SQ5 TDI (consommation de carburant combinée (WLTP) en l/100 km : 8.2 – 8.7; émissions de CO₂ combinées (WLTP) en g/km : 216 - 228) affiche un intérieur noir ou gris foncé avec des bas de caisse en aluminium illuminés et ornés de logos S. Estampés de logos S, les sièges sport ajustables électriquement sont disponibles dans trois options de sellerie. Un mélange de cuir et de Dinamica avec embossage S est disponible de série, tandis qu'une combinaison de cuir et de cuir synthétique est proposée en option avec les sièges ventilés. Le nouveau tissu en microfibre Dinamica est principalement composé de plastique recyclé et remplace l'Alcantara. Une autre option : du cuir nappa fin avec un motif à losanges avec surpiqûres Gris roche ou anthracite. Les sièges et le volant sont agrémentés de coutures contrastantes. Une fonction de massage avec trois programmes et la ventilation des sièges sont disponibles sur demande. De série, les incrustations sont en aluminium brossé. Deux versions en carbone et une finition piano sont également disponibles.

La version « plus » de la banquette arrière (de série en France) peut être déplacée longitudinalement et l'angle du dossier peut être ajusté. Le coffre affiche une capacité de 520 litres, qui passe à 1 520 litres lorsque les sièges arrière sont abaissés. Le hayon électrique, un seuil de chargement en acier inoxydable et des rails de toit



en aluminium sont inclus de série. Le SUV sport peut tirer une remorque de jusqu'à 2,4 tonnes métriques (freinée, sur une pente à 12 %).

Système d'exploitation, infotainment et Audi connect

L'écran MMI touch de 10,1 pouces, un composant central de la plateforme d'infotainment MIB 3, sert de dispositif de saisie et d'affichage au centre du bloc d'instruments. La commande vocale avec système de langage naturel et le volant multifonction sont disponibles de série. L'écran de 12,3 pouces offre trois modes d'affichage différents : Dynamic, Sport et Classic. L'affichage tête haute est également disponible en option.

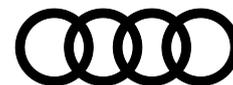
Si plusieurs conducteurs utilisent la voiture, ils peuvent enregistrer leurs paramètres personnels dans 6 profils. Les services Car-to-X d'Audi Connect aident les conducteurs à trouver une place de stationnement sur le bord de la route. Ils les alertent également en cas de danger, comme du verglas ou du brouillard sur la route. L'application myAudi connecte le smartphone de l'utilisateur à la voiture. L'Audi phone box connecte le smartphone à l'antenne du véhicule et peut le charger de façon inductive. Le système de son Bang & Olufsen 3D Premium avec son en 3D offre une expérience sonore extraordinaire. La radio hybride, qui bascule automatiquement entre la bande FM, le DAB et le flux en ligne pour trouver la meilleure réception, vous permet d'écouter votre station préférée dès lors que vous recevez des données mobiles.

Commodité et précision : les systèmes d'assistance à la conduite

La SQ5 (consommation de carburant combinée (WLTP) en l/100 km : 8.2 - 8.7; émissions de CO₂ combinées (WLTP) en g/km : 216 - 228) intègre tous les systèmes d'assistance à la conduite de la Q5. Les fonctions turn assist, collision avoidance assist et exit warning contribuent à améliorer la sécurité. L'adaptative cruise assist prend en charge l'accélération, le freinage et le maintien dans la voie sur les trajets longue distance. Le predictive efficiency assist permet de maintenir un mode de conduite prédictif en vue de réduire la consommation de carburant.

La nouvelle Audi SQ5 TDI sera produite à l'usine mexicaine de San José Chiapa et lancée sur le marché français au cours du premier trimestre 2021. Elle sera proposée au prix de base de 79 600 EUR (en France, TVA de 20 % incluse).

- Fin -



Consommation de carburant des modèles mentionnés ci-dessus :

(La consommation de carburant, les émissions de CO₂ et les catégories d'efficience dépendent des pneus/roues utilisés ainsi que de l'équipement choisi.)

Audi SQ5 TDI :

Consommation de carburant combinée en L/100 km (WLTP) : 8.2 – 8.7

Émissions de CO₂ combinées en g/km (WLTP) : 216 - 228

Audi Q5 TDI :

Consommation de carburant combinée en L/100 km (WLTP) : 5,6 – 8.7

Émissions de CO₂ combinées en g/km (WLTP) : 148 – 230

Le groupe Audi, avec ses marques Audi, Ducati et Lamborghini, est l'un des constructeurs automobiles et motos les plus performants du segment haut de gamme. L'entreprise est présente dans plus de 100 marchés à travers le monde et produit des véhicules sur 15 sites implantés dans 11 pays. Les filiales à 100 % subsidiaires d'AUDI AG comprennent Audi Sport GmbH (Neckarsulm, Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne, Italie).

En 2019, le Groupe Audi a livré à ses clients environ 1 845 000 automobiles Audi, 8 205 voitures de sport Lamborghini et 53 183 motos Ducati. Au cours de l'exercice 2019, AUDI AG a réalisé un chiffre d'affaires total de 55,7 milliards d'euros et un résultat opérationnel avant éléments exceptionnels de 4,5 milliards d'euros. À l'heure actuelle, environ 90 000 personnes travaillent pour l'entreprise dans le monde, dont plus de 60 000 en Allemagne. Audi se concentre sur les produits et technologies durables pour l'avenir de la mobilité.
