

V6-Diesel-Motor für Audi Q5 und Audi A6

- **Neue Evolutionsstufe des V6 TDI mit MHEV plus-Technologie und elektrisch angetriebenem Verdichter**
- **Hybridischer Antriebsstrang mit drei elektrifizierten Komponenten für kraftvolles Anfahrverhalten und hohe Effizienz**
- **Schnellerer Ladedruckaufbau steigert die Leistungsentfaltung, nachhaltiger Kraftstoff HVO 100 reduziert CO₂-Emissionen**

Ingolstadt/Neckarsulm, 27. November 2025 – Audi erweitert das Aggregate-Programm des Audi Q5 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8-5,8; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 177 – 153; CO₂-Klasse: G-E) und Audi A6 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,1-5,3; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 165 – 140; CO₂-Klasse: F-E) um einen Dreiliter-V6-Dieselmotor mit 220 kW (299 PS) und 580 Nm Drehmoment. Erstmals kommt dabei die MHEV plus-Technologie, die bis zu 18 kW (24 PS) zusätzlich liefert, in Kombination mit dem elektrisch angetriebenen Verdichter zum Einsatz. Damit setzt das Aggregat neue Maßstäbe gegenüber seinen Vorgängern. Das Zusammenspiel drei elektrifizierter Komponenten sorgt für immensen Fahrspaß und hocheffizientes Fahren. Der V6 TDI quattro ist ab sofort für beide Modelle bestellbar.

Mit der MHEV plus-Technologie bietet Audi eine Teilelektrifizierung, die einerseits Performance und Fahrerlebnis steigert, andererseits CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch verringert. Die Basis dafür bilden der Triebstranggenerator, der Riemenstartergenerator und die Lithium-Eisenphosphat-Batterie.

Die wesentliche Aufgabe des Riemenstartergenerators besteht darin, den Motor zu starten und elektrische Energie für die Batterie zu liefern. Der Triebstranggenerator ermöglicht elektrische Fahranteile: im langsamen Stadtverkehr, beim Einparken und Rangieren oder im schwimmenden Verkehr auf Landstraßen geht es rein elektrisch voran. Darüber hinaus unterstützt der Triebstranggenerator beim Anfahren und Überholen mit bis zu 18 kW (24 PS) Leistung. Beim Verzögern speist er bis zu 25 kW Energie in die Batterie zurück.

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

Hybridischer Antriebsstrang kombiniert drei elektrifizierte Komponenten

Im weiterentwickelten Dreiliter-V6 TDI wird die MHEV plus-Technologie nun erstmals um den elektrisch angetriebenen Verdichter erweitert: ein Technologiehub, der die perfekte Balance aus dynamischem Fahrerlebnis und optimiertem Verbrauch ermöglicht. Gleichzeitig ist der elektrisch angetriebene Verdichter in der neu entwickelten Brennverfahrensstrategie ein integraler Bestandteil der Motorsteuerung. Er unterstützt den Abgasturbolader in diesem zweistufigen Aufladekonzept mit höchster Präzision. In Kombination mit der MHEV plus-Elektrifizierung aus Riemenstartergenerator und Triebstranggenerator zeigt der V6 TDI EA897evo4 kraftvolle Leistungsentfaltung in jeder Fahrsituation – beim Anfahren, beim Beschleunigen am Ortsausgang, beim Überholvorgang oder auf der Autobahn.

Der elektrisch angetriebene Verdichter überwindet das Turboloch bei niedriger Drehzahl und ermöglicht es, dabei mit hohem Drehmoment zu fahren. Das führt zu einem deutlich niedrigeren Kraftstoffverbrauch im Vergleich zur bisherigen Motorengeneration. Zusätzlich wurde die Spontanität beim Anfahren erheblich verbessert: In den ersten 2,5 Sekunden legt das Fahrzeug gut eine Wagenlänge mehr zurück. Während der Riemenstartergenerator den Zustart regelt und den Motor beim Drehzahlhochlauf unterstützt, stellen der Triebstranggenerator und der elektrisch angetriebene Verdichter das Drehmoment zur Beschleunigung. Hierbei verstärkt der elektrisch angetriebene Verdichter den Ladedruckaufbau im Motor. Gleichzeitig überträgt der Triebstranggenerator den ersten direkten Drehmomentimpuls auf die Räder.

Neuer elektrisch angetriebener Verdichter sorgt für souveräne Durchzugskraft und homogenes Ansprechverhalten

Der elektrisch angetriebene Verdichter befindet sich in der Ansaugluftstrecke hinter dem konventionellen Turbolader und dem Ladeluftkühler. Er wird über das 48-Volt-Bordsystem gespeist. Wenn die Lastanforderung durch das Gaspedal hoch und zugleich das Energieangebot auf der Turbinenseite niedrig ist, wird die Ansaugluft über einen Bypass zum elektrisch angetriebenen Verdichter gelenkt. Dort wird die vom Abgasturbolader verdichtete Ansaugluft weiter komprimiert und gelangt in den Brennraum.

Im Vergleich zu früheren Modellen mit elektrisch angetriebenem Verdichter wie dem S4, S6 und SQ5, ist die jetzige Generation deutlich performanter – dank größerem Betriebsbereich und schnellerem Ladedruckaufbau. Die Basis dafür legen seine permanent erregte E-Maschine und die optimierte Strömungsführung des Bauteils im Zusammenspiel mit der verbesserten Luftzufuhr zu den sechs Zylindern.

Während der elektrisch angetriebene Verdichter bisher nur in einem kleinen Betriebsbereich wirkte, arbeitet die neue Generation jetzt flächig über das gesamte Drehzahlband. Auf diese Weise sorgt sie für ein homogenes und schnelles Ansprechverhalten, souveräne Durchzugskraft bei noch direkterem Gaspedalgefühl sowie erhöhte Effizienz und verbesserte Dauerbelastbarkeit.

Durch die Interaktion von elektrisch angetriebenem Verdichter und Triebstranggenerator baut sich der maximale Ladedruck von 3,6 bar fast eine Sekunde schneller auf und sorgt so für das spürbar gesteigerte und turbolochfreie Fahrerlebnis. Es entspricht nahezu dem eines elektrischen Antriebs mit ähnlicher Leistung. Beim Beschleunigen dreht das Verdichterrad innerhalb von 250 Millisekunden auf 90.000 Umdrehungen pro Minute hoch. Das entspricht einer Drehzahlsteigerung um fast 40 Prozent. Das Ergebnis: Der V6 TDI EA897evo4 bringt seine Leistung energisch auf die Straße – das Resultat der Kombination aus elektrischem Boost und souveräner Kraftentfaltung des Dieselmotors.

Nachhaltiger Kraftstoff HVO 100 reduziert CO₂-Emissionen

Der neue V6 TDI ist für die Betankung mit sogenanntem HVO-Kraftstoff nach der europäischen Norm EN 15940 freigegeben – erkennbar am XTL-Aufkleber im Tankdeckel. XTL (X-to-Liquid) wird als Sammelbegriff für Kraftstoffe dieser Norm verwendet, wobei das X für eine variable Ausgangskomponente steht. [HVO](#) leitet sich von Hydrotreated Vegetable Oil ab, zu Deutsch „hydriertes Pflanzenöl“. Mit diesem nachhaltigen Kraftstoff lassen sich 70 bis 95 Prozent CO₂ im Vergleich zu fossilem Diesel einsparen. Für die Herstellung von HVO werden Rest- und Abfallstoffe verwendet, etwa Altspeiseöl aus der Lebensmittelindustrie oder Rückstände aus der Landwirtschaft. Unter Einbindung von Wasserstoff (Hydrierung) erfolgt die Umwandlung der Öle in kettenförmige Kohlenwasserstoffe. Damit werden die Pflanzenöle in ihren Eigenschaften für den Einsatz in Dieselmotoren angepasst. Sie können dem herkömmlichen Diesel beigemischt werden und so fossile Anteile ersetzen oder zu 100 Prozent als Reinkraftstoff genutzt werden. Neufahrzeuge, die eines der beiden deutschen Audi Werke in Ingolstadt oder Neckarsulm verlassen, werden bereits mit HVO-Kraftstoff ausgeliefert.

Die Technische Animation zum V6 TDI finden Sie [hier](#).

Kommunikation Produkt und Technologie

Marcel Bestle

Pressesprecher Modellreihen A8, Q5, Q7
und Q8, Ladeinfrastruktur

Telefon: +49 152 57715750

E-Mail: marcel.bestle@audi.de

www.audi-mediacyber.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Julia Winkler

Pressesprecherin Modellreihen A3, A6,
Fahrwerk, Aerodynamik

Telefon: +49 152 57719829

E-Mail: julia.winkler@audi.de



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi (inklusive Auslieferungen von Modellen der Marke AUDI, die in strategischer Partnerschaft zwischen Audi und seinem chinesischen Partner SAIC entwickelt wurden und ausschließlich in China vertrieben werden), Bentley, Lamborghini und Ducati produzieren an 22 Standorten in 13 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2024 hat der Audi Konzern rund 1,7 Millionen Automobile der Marke Audi, 10.643 Fahrzeuge der Marke Bentley, 10.687 Automobile der Marke Lamborghini und 54.495 Motorräder der Marke Ducati an Kundinnen und Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2024 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von €64,5 Mrd. ein Operatives Ergebnis von €3,9 Mrd. Zum Stichtag 31. Dezember arbeiteten weltweit mehr als 88.000 Menschen für den Audi Konzern, davon mehr als 55.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie einer Vielzahl neuer Modelle setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, vernetzter Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:

Audi Q5

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8-5,8;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 177 – 153; CO₂-Klasse: G-E

Audi A6

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3-5,3;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 165 – 140; CO₂-Klasse: F-E