

Nuevo V6 diésel con tecnología MHEV plus y compresor eléctrico para los Audi Q5 y Audi A6

- Evolución del motor V6 3.0 TDI, que combina por primera vez la tecnología MHEV plus con un compresor eléctrico
- Sistema de propulsión con tres componentes electrificados que mejoran la eficiencia y las prestaciones desde el arranque
- La acumulación más rápida de la presión de sobrealimentación mejora la entrega de potencia; la compatibilidad con el combustible sostenible HVO 100 reduce las emisiones de CO₂

Madrid, 27 de noviembre, 2025 – Audi amplía la gama de motores para el Audi Q5 y el Audi A6 con un nuevo diésel V6 de tres litros que desarrolla una potencia de 220 kW (299 CV) y un par máximo de 580 Nm. Por primera vez, la tecnología de hibridación ligera MHEV plus -que proporciona hasta 18 kW (24 CV) de potencia adicional- se utiliza en combinación con un compresor eléctrico, lo que permite al nuevo V6 3.0 TDI establecer nuevos estándares en comparación con su predecesor. La interacción de tres componentes electrificados garantiza emoción al volante y un rendimiento altamente eficiente. Las versiones V6 TDI quattro estarán disponibles en España a partir del 4 de diciembre tanto en la gama Q5, como en la familia A6.

Con el sistema de hibridación [MHEV plus](#), Audi ofrece una electrificación parcial que mejora tanto el rendimiento como la experiencia de conducción, al tiempo que reduce las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible. La base de esta tecnología es la interacción entre el generador del sistema de propulsión (PTG), el alternador de arranque por correa (BAS) y una batería de fosfato de hierro y litio.

La función principal del alternador de arranque es poner en marcha el motor y suministrar energía eléctrica a la batería. El generador del sistema de propulsión permite una conducción parcialmente eléctrica, lo que significa que en el tráfico urbano, al aparcar y maniobrar y cuando se circula por carretera o autopista a una velocidad constante, el vehículo puede funcionar de forma puramente eléctrica. El PTG también proporciona un par motor adicional de 230 Nm y hasta 18 kW (24 CV) de potencia al arrancar y adelantar. Al desacelerar, devuelve hasta 25 kW de energía a la batería.

La hibridación del sistema de propulsión combina tres componentes electrificados

En el nuevo V6 TDI de tres litros, el sistema MHEV plus se combina por primera vez con un compresor eléctrico, una evolución tecnológica que permite el equilibrio perfecto entre una experiencia de conducción dinámica y un consumo de combustible optimizado. Al mismo tiempo, el compresor eléctrico es una parte integral del sistema de gestión del motor y de la estrategia de combustión, apoyando al turbocompresor en un concepto de sobrealimentación de dos etapas con la máxima precisión. En combinación con la hibridación MHEV plus, el motor V6

TDI EA897evo4 ofrece una poderosa respuesta en cualquier situación de conducción: al arrancar desde parado, al acelerar, al adelantar y circulando por autopista.

El compresor eléctrico elimina el “turbo lag” o retraso de respuesta del turbocompresor, proporcionando altos valores de par desde bajas revoluciones del motor. Esto se traduce en un consumo de combustible significativamente menor en comparación con la generación anterior del V6 3.0 TDI. La capacidad de respuesta durante la aceleración inicial también se ha mejorado de forma sustancial, sobre todo en los primeros 2,5 segundos tras arrancar desde parado. Mientras que el alternador de arranque por correa (BAS) pone en marcha el motor y lo apoya a medida que aumentan las revoluciones, el generador del sistema de propulsión (PTG) y el compresor eléctrico proporcionan el par necesario para ofrecer una buena capacidad de aceleración. En este proceso el compresor eléctrico amplifica el aumento de la presión de sobrealimentación. Al mismo tiempo, el PTG transmite el primer impulso de par directamente a las ruedas.

El nuevo compresor eléctrico permite una impresionante aceleración y una respuesta lineal

El compresor eléctrico está situado detrás del turbocompresor convencional y del intercooler, en el conducto de admisión. Se alimenta mediante el sistema eléctrico de a bordo de 48 voltios. Cuando la demanda de carga en el pedal del acelerador es alta y el suministro de energía en el lado de la turbina del turbocompresor accionado por los gases de escape es bajo, el aire de admisión se dirige al compresor eléctrico. Aquí, este aire, ya comprimido previamente por el turbocompresor, se comprime aún más antes de entrar en la cámara de combustión.

En comparación con los modelos anteriores equipados con un compresor eléctrico, como el S4, el S6 y el SQ5, la generación actual ofrece una mayor capacidad de respuesta gracias a un rango de funcionamiento más amplio y a una acumulación más rápida de la presión de sobrealimentación. Esto es posible gracias al diseño optimizado del flujo de aire del compresor y al motor síncrono de imanes permanentes que lo acciona, en combinación con un mejor suministro de aire a los seis cilindros.

Mientras que el compresor eléctrico anterior solo funcionaba dentro de un rango reducido, la nueva generación ahora lo hace en todo el margen de revoluciones del motor. Este sistema garantiza una respuesta lineal y rápida, una impresionante aceleración en el rango medio con una respuesta aún más directa al acelerador, una mayor eficiencia y una durabilidad mejorada a largo plazo.

Gracias a la interacción entre el compresor eléctrico y el generador del sistema de propulsión, la presión de sobrealimentación máxima de 3,6 bar se alcanza casi un segundo más rápido, lo que proporciona una capacidad de aceleración notablemente mejorada y sin retraso del turbo, asemejándose mucho a la sensación que transmite un motor eléctrico con una potencia similar. Durante la aceleración, la rueda del compresor alcanza un régimen de giro de hasta 90.000 revoluciones por minuto en solo 250 milisegundos, lo que supone una mejora de casi el 40%. Como resultado, el motor V6 TDI EA897evo4 transmite su potencia a la carretera con autoridad gracias a la combinación del impulso eléctrico y la impresionante potencia del motor diésel.



Combustible sostenible: el HVO 100 reduce las emisiones de CO₂

El nuevo V6 TDI está homologado para utilizar combustible HVO conforme a la norma europea EN 15940, lo que se indica con la etiqueta XTL en la tapa del depósito de combustible. XTL (X-to-liquid) es un término para identificar los combustibles que cumplen esta normativa, donde la "X" representa un componente de origen variable. [HVO](#) significa aceite vegetal hidrotratado.

Este combustible sostenible permite una reducción de entre un 70% y un 95% de las emisiones de CO₂ en comparación con el diésel derivado del petróleo. El HVO se produce a partir de materiales residuales y de desecho, como el aceite de cocina usado procedente de la industria alimentaria o los subproductos agrícolas. Mediante la incorporación de hidrógeno, estos aceites se convierten en hidrocarburos alifáticos saturados, lo que modifica las propiedades de los aceites vegetales para que sean aptos para su uso en motores diésel. Este combustible se puede mezclar con diésel convencional en cualquier proporción para sustituir los componentes fósiles o utilizarse como combustible 100% puro.

Actualmente, los vehículos nuevos que salen de las dos plantas alemanas de Audi en Ingolstadt y Neckarsulm ya se entregan con combustible HVO en el depósito.

En el mercado español, las versiones V6 TDI tendrán un precio que arrancará en 82.270 € para la gama del Audi A6. En el caso de la familia del Audi Q5, la oferta del motor V6 partirá desde 82.600 €.

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.com>

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium y de lujo. Sus marcas Audi, Bentley, Lamborghini y Ducati producen en 21 plantas distribuidas en 12 países. Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2024, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,7 millones de automóviles de la marca Audi, 10.643 vehículos Bentley, 10.687 vehículos Lamborghini y 54.495 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2024, el Grupo Audi alcanzó una facturación de 64.500 millones de euros y un beneficio operativo de 3.900 millones de euros. A 31 de diciembre, el Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 88.000 trabajadores, más de 55.000 de ellos en AUDI AG en Alemania. Con sus atractivas marcas y nuevos modelos, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible y completamente conectada.

Consumo de los modelos mencionados:

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión

Audi Q5

Consumo combinado en l/100 km: 6,8 – 5,8

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 177 – 153



Audi A6

Consumo combinado en l/100 km: 6,3 – 5,3

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 165 – 140