

AMAG Import AG

Manager RP Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Portable: +41 76 556 37 80

E-mail: audi.pr@amag.ch

audi.ch

audi-mediacycenter.de

Audi A6 e-tron concept – la prochaine e-volution

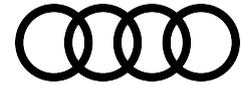
- **Audi présente l'étude d'un Sportback de classe luxe avec propulsion électrique**
- **Nouvelle base technologique: plate-forme électrique haut de gamme (PPE) à partir de 2022**
- **Charge rapide de 270 kW – plus de 700 km d'autonomie**

Shanghai/Cham, 19 avril 2021 – Audi poursuit résolument son e-volution vers la mobilité électrique: lors du salon Auto Shanghai 2021, le concept Audi A6 e-tron à quatre portes fera ses débuts en tant que précurseur d'une famille innovante de voitures produites en grande série et dotées d'une propulsion purement électrique. À l'avenir, une toute nouvelle architecture technologique servira de base: la Premium Platform Electric, ou PPE en abrégé. À partir de la fin 2022, les premières voitures produites en série dans le segment C et, plus tard, dans le segment B, seront équipées de la technologie PPE. Il s'agit notamment – une première sur le marché des véhicules électriques – de SUV à plancher haut et de modèles au style dynamique à plancher plat, comme la future Audi A6 e-tron.

Avec le badge Audi A6, le concept car souligne son appartenance à la série de modèles de luxe de la marque. Depuis 1968 et jusqu'en 1994 encore connu sous le nom d'Audi 100, ce modèle représente la marque dans l'un des segments les plus volumineux du monde. La berline, l'Avant et l'Allroad et plus tard l'A7 Sportback ont complété la famille de modèles. La propulsion électrique est déjà une tradition dans l'Audi A6: après une version entièrement hybride en 2011, l'actuelle Audi A6 TFSI e a fait ses débuts en 2019 avec un groupe motopropulseur hybride rechargeable et une autonomie en mode électrique pur pouvant atteindre 91 kilomètres (WLTP).

Contrairement à l'actuelle Audi A6 TFSI e, le concept Audi A6 e-tron présenté au Salon Auto Shanghai 2021 reposera exclusivement sur la propulsion électrique, sur la base de la future plateforme PPE développée sous la direction d'Audi. En même temps, le concept car se présente comme un nouveau concept de design qui ne partage que les dimensions avec l'A6 d'aujourd'hui. La carrosserie de 4,96 mètres de long, 1,96 mètre de large et 1,44 mètre de haut se définit comme un Sportback; les lignes sont un développement cohérent du langage de design actuel d'Audi.

Le modèle extérieur conceptuel de l'Audi A6 e-tron qui fait ses débuts à Shanghai est bien plus qu'un simple exercice de doigté de la part des designers: au lieu de cela, sa carrosserie fait allusion aux prochains modèles de production d'Audi et envoie des signaux clairs sur l'apparence dynamique et élégante de la classe supérieure à propulsion électrique de la marque aux quatre anneaux.



La technologie PPE, quant à elle, veillera à ce que la promesse des lignes se traduise par une dynamique de premier ordre et une aptitude à l'usage quotidien d'une première voiture. Autrement dit, Selon la motorisation et la variante du modèle, l'Audi A6 e-tron devrait à l'avenir impressionner par son autonomie de plus de 700 kilomètres (selon la norme WLTP). Les plus puissants représentants de la série sprintent alors de 0 à 100 km/h en moins de quatre secondes.

E pour e-tron, E pour élégant – le design

Ses dimensions classent clairement l'Audi A6 e-tron concept comme un représentant de la classe supérieure – 4,96 mètres de long, 1,96 mètres de large et 1,44 mètres de haut correspondent aux représentants actuels de la série Audi A6/A7. Et même le premier regard révèle: des proportions sportives et des lignes élégantes signalent la création dans la soufflerie avec l'arrière du coupé typique de la marque.

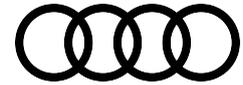
L'aérodynamisme est un élément clé de la longue histoire de succès d'Audi dans la catégorie de la classe supérieure. Légendaire est le coefficient de résistance de l'Audi 100 / C3, à l'époque championne du monde aérodynamique dans toutes les catégories: avec $c_w=0,30$, Audi a surclassé ses concurrents dès 1982 – et ce pendant de nombreuses années. De plus, l'Audi 100 de la troisième génération avec ses lignes fluides a révolutionné de façon permanente le design automobile jusqu'alors traditionaliste de la classe supérieure.

Aujourd'hui, le concept Audi A6 e-tron écrit un nouveau chapitre de cette histoire à succès, prouvant une fois de plus que la marque associe toujours forme et fonction dans une synthèse parfaite. Un coefficient de résistance de seulement 0,22 est exemplaire dans le segment C à propulsion électrique. Une faible traînée signifie initialement une moindre consommation d'énergie et une plus grande autonomie. Dans le même temps, la mise au point en soufflerie a une fois de plus abouti à un design organique jusque dans les moindres détails, avec un maximum d'élégance et d'harmonie.

Les grandes roues de 22 pouces et les porte-à-faux courts, l'habitacle plat et le large arc de toit du coupé définissent les proportions nettement sportives. L'absence de bords durs assure des transitions douces entre les surfaces convexes et concaves du corps ainsi que des gradients d'ombre doux. En particulier en vue latérale, l'Audi A6 e-tron concept semble monolithique, comme si elle provenait d'un seul moule.

Une caractéristique typique de l'Audi Sportback dans le graphisme des vitres est le relèvement de la vitre latérale arrière; le pilier D s'élève ainsi de la base stable de l'arrière du véhicule de manière très élancée. Les passages de roues quatre marquants soulignent la largeur de la carrosserie et sont en même temps intégrés de manière organique dans les surfaces latérales.

Les passages de roue sont reliés par la zone de la batterie spécialement sculptée au-dessus du seuil latéral, qui est accentuée par une incrustation noire – un élément de design désormais typique de la marque Audi dans la flotte de véhicules électriques. Également typique de l'Audi e-tron: les petits rétroviseurs extérieurs virtuels à caméra situés à la base du pilier A.



En regardant l'avant, le concept Audi A6 e-tron se révèle immédiatement comme un représentant de la marque à propulsion électrique. Une caractéristique typique est le grand cadre simple fermé, qui est flanqué dans la zone inférieure de profondes entrées d'air pour le refroidissement de l'entraînement, de la batterie et des freins. Les bandeaux de phares plats s'inscrivent loin dans le balayage latéral de l'avant, soulignant l'architecture horizontale de la carrosserie du véhicule.

L'influence de la soufflerie sur la section arrière est indéniable. Le bord supérieur a la forme d'un bord d'arrachage fonctionnel sur le plan aérodynamique. Dans la partie inférieure, la grande sortie d'air du diffuseur arrière est intégrée dans la zone du spoiler. Avec cet élément, Audi canalise l'air circulant sous le véhicule en faveur d'un écoulement sans turbulence – une combinaison parfaite de traînée réduite et de portance minimisée.

Heliosilber est le nom de la teinte d'aspect technoïde de la peinture qui ajoute une présence esthétique et une fonction à l'apparence de l'Audi A6 e-tron concept. La peinture souligne les formes de la carrosserie par un effet de profondeur plastique, particulièrement visible au niveau des passages de roue quatre. À l'avant, le cadre unique, également en Heliosilber, contraste efficacement avec le noir mat profond de la monture. Les couleurs contrastées accentuent également les proportions orientées horizontalement dans les sections de seuil des côtés du véhicule.

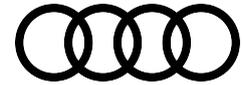
Mais la peinture apporte également une contribution technique à la réduction de la consommation d'énergie. Heliosilber peut réfléchir une part importante du rayonnement thermique de la lumière du soleil et réduire ainsi l'apport d'énergie dans le corps et l'intérieur. Effet de bienvenue: dans de nombreuses situations, l'utilisation du système de climatisation est dispensable afin de maintenir le bien-être des occupants à un niveau constant – l'une des principales vis de réglage de la consommation d'énergie, avec l'entraînement. L'autonomie et le bilan CO₂ s'en trouvent améliorés – à chaque kilomètre, même en s'arrêtant aux feux de circulation.

Voir et être vu – la technologie d'éclairage

Fins et affleurant la composition générale des lignes, les phares et feux arrière plats se démarquent. Les technologies LED à matrice numérique et OLED numérique permettent d'obtenir une luminosité et une diversité fonctionnelle maximales même avec une surface minimale, tout en offrant des signatures lumineuses personnalisables. L'équipe de concepteurs et de développeurs d'éclairage d'Audi a une fois de plus fait du bon travail, car le concept car regroupe une multitude de nouvelles fonctions et d'offres de personnalisation dans ses unités d'éclairage.

Trois petits projecteurs LED haute résolution sont intégrés de chaque côté de la carrosserie, transformant le sol en dessous en une scène lorsque les portes sont ouvertes: de petits écrans lumineux dynamiques prolongés accueillent les occupants – avec des caractères dans leurs langues respectives. Lors de la première à Shanghai, le concept car accueille les visiteurs en caractères chinois.

La combinaison des fonctions de sécurité et du design esthétique est particulièrement importante pour Audi. C'est pourquoi les petits projecteurs à haute résolution génèrent également des symboles d'avertissement au sol – par exemple, pour avertir un cycliste avant d'ouvrir la porte de sa voiture.



Quatre autres projecteurs LED haute résolution – discrètement intégrés dans les angles du véhicule – créent des projections de clignotants. La conception de ces projections peut être modifiée pour s'adapter à différents marchés et zones d'approbation, selon les besoins.

Les phares numériques Matrix à LED à l'avant ont une qualité presque cinématographique. Si, par exemple, l'Audi A6 e-tron concept est garée devant un mur pendant la pause de chargement, les conducteurs et les passagers peuvent passer le temps avec un jeu vidéo projeté sur le mur. Au lieu d'un petit écran dans le cockpit, ils voient les paysages virtuels de leur jeu respectif en grand format

projeté sur le mur – rendu possible par les phares numériques Matrix LED. Les joueurs peuvent se tenir à côté ou directement devant le véhicule pour avoir une vue particulièrement bonne sur le jeu, qui fait plusieurs mètres de large. Le jeu lui-même fonctionne via le smartphone. Même le jeu lui-même est un produit Audi: Les designers Audi l'ont conçu et développé spécifiquement pour le concept Audi A6 e-tron.

L'arrière du concept-car est équipé d'une nouvelle génération d'éléments numériques OLED qui agissent comme un écran dans la bande continue de lumières. Ils peuvent également être utilisés pour créer des variations personnalisables presque illimitées de signatures lumineuses numériques et d'affichages lumineux dynamiques qui peuvent être adaptés aux goûts personnels du client.

Une nouvelle caractéristique des feux arrière combinés est l'architecture tridimensionnelle des éléments numériques OLED, qui – adaptée à la forme de la carrosserie – permet d'intégrer le design nocturne dans l'apparence générale. Il est ainsi possible de vivre le spectacle de lumière dynamique non seulement en deux dimensions, comme auparavant, mais avec un effet spatial impressionnant.

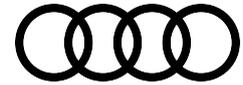
Il va sans dire que les feux arrière et les phares combinés répondent aux exigences de leurs concepteurs en ce qui concerne les fonctions classiques de l'éclairage d'un véhicule: voir et être vu. À l'avant, l'éclairage clair et lumineux de la route avec adaptation intelligente à la situation du trafic, aux conditions météorologiques et à l'environnement est impressionnant – tout comme la communication avec les autres usagers de la route. Hautement lumineux, homogènes et riches en contrastes, les feux arrière numériques OLED, en particulier, augmentent considérablement le niveau de sécurité pour le trafic du futur.

Les projections autour du véhicule étendent pour la première fois la portée de la communication au-delà du véhicule. Grâce à un réseau intelligent dans le véhicule, le concept A6 e-tron transmet des informations aux autres usagers de la route par le biais de signaux visuels.

Plancher haut et plancher plat

Le PPE est conçu exclusivement pour l'entraînement par batterie et exploite donc pleinement tous les avantages de cette technologie. L'élément central de la future flotte PPE est un module de batterie entre les essieux, qui fournit environ 100 kWh d'énergie dans le concept A6 e-tron. En utilisant la totalité de la base du véhicule, Audi est en mesure d'obtenir une disposition plate pour la batterie. Cela signifie que, pour la première fois, on peut y construire non seulement des voitures à plancher haut, mais aussi – sans avoir à intervenir dans l'architecture de base – des véhicules à l'architecture plate résolument dynamique, comme le concept Audi A6 e-tron.

La taille de la batterie et l'empattement des véhicules PPE sont modulables, ce qui rend possible leur utilisation dans différents segments du marché. Le rapport entre l'empattement long et les



porte-à-faux très courts a un effet unificateur. Associé à de grandes roues, cela donne une proportion de base qui est parfaite non seulement pour le style. L'empattement long, en particulier, profitera également aux occupants des prochains modèles PPE à l'avenir. La grande longueur de l'habitacle et donc l'espace pour les jambes dans les deux rangées de sièges est l'un des principaux avantages dans tous les segments. En outre, l'élimination du tunnel de cardan augmente le confort de l'espace dans les e-cars. Néanmoins, les clients d'Audi ne doivent pas se passer de la transmission quattro qui fait partie de la marque. En effet, la future gamme de modèles PPE comprendra des versions équipées d'un moteur électrique sur les essieux avant et arrière, qui, grâce à une coordination électronique, commandera la transmission intégrale selon les besoins et en parfait équilibre de la dynamique de conduite et de l'économie. Des variantes de base optimisées pour une consommation minimale et une autonomie maximale sont également prévues. Ici, un moteur électrique sur l'essieu arrière assure la propulsion.

Les deux moteurs électriques de l'Audi A6 e-tron concept mobilisent une puissance totale de 350 kW et un couple de 800 newtons-mètres.

Les roues avant de l'Audi A6 e-tron concept sont reliées par un essieu à cinq bras spécialement optimisé pour les véhicules électriques. Un essieu multibras fonctionne à l'arrière. Le concept car utilise la suspension pneumatique Audi – un système de suspension pneumatique avec amortisseurs adaptatifs.

Charge rapide, grande autonomie

La technologie de charge de 800 volts sera au cœur de la technologie d'entraînement du concept Audi A6 e-tron et de tous les futurs modèles PPE. Comme sur l'Audi e-tron GT, cette technologie permet de recharger la batterie en très peu de temps dans des stations de recharge rapide d'une puissance allant jusqu'à 270 kW. Pour la première fois, cette technologie révolutionnaire fait son entrée dans les segments de volume de la classe moyenne et supérieure avec le PPE.

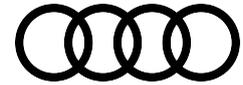
Cette technologie permet des temps de charge qui se rapprochent d'un arrêt de ravitaillement classique pour les automobiles à moteur à combustion. Dix minutes suffisent pour embarquer de l'énergie motrice pour plus de 300 kilomètres. En moins de 25 minutes, le niveau de charge de la batterie de 100 kWh de l'Audi A6 e-tron concept peut être porté de 5 à 80%.

Avec une autonomie de plus de 700 kilomètres – selon la variante d'entraînement et la puissance – l'Audi A6 e-tron concept convient sans compromis aux premières voitures. De plus, il n'a rien à envier aux voitures à combustion interne en termes d'autonomie et de vitesse de charge, ce qui en fait un véhicule polyvalent idéal pour les déplacements quotidiens, qu'il s'agisse de courts trajets ou de voyages.

En termes de qualités dynamiques, l'Audi A6 e-tron concept – comme il se doit pour une voiture électrique – surpasse même ses rivales à moteur à combustion. Grâce au couple élevé disponible dès la première révolution, même les variantes d'entrée de gamme de conception économique accélèrent de 100 km/h en moins de sept secondes. Sur les modèles sportifs haut de gamme, ce sprint peut même être ramené à bien moins de quatre secondes.

EPI – Polyvalent, variable, électrique

L'année 2018 a vu les débuts de l'e-tron, la première Audi de série à propulsion électrique. En moins de trois ans depuis lors, la marque n'a cessé de pousser l'e-mobilité dans l'ensemble de son



portefeuille de produits à un rythme rapide. Après les SUV Audi e-tron et e-tron Sportback, la très dynamique e-tron GT a fait ses débuts en février 2021, sur la base d'une nouvelle plateforme technologique développée conjointement avec Porsche AG. Deux mois plus tard, l'Audi Q4 e-tron et le Q4 e-tron Sportback ont fait leurs débuts – deux SUV extrêmement indépendants dans le segment A avec une base technique commune: le système modulaire e-drive (MEB) du groupe Volkswagen. Disponible exclusivement en Chine depuis 2019, l'Audi Q2 L e-tron est également à propulsion purement électrique.

L'Audi A6 e-tron concept représente d'abord une famille de véhicules dans les segments C et plus tard aussi dans les segments B et D qui est basée sur une nouvelle plateforme technologique innovante: la Premium Platform Electric (PPE). Un système modulaire qu'Audi développe en collaboration avec Porsche AG. Les premiers véhicules de production Audi basés sur l'EPI seront présentés par les quatre anneaux à partir du second semestre 2022.

Les automobiles à base de PPE sont spécifiquement conçues comme une offre globale. La production est prévue à la fois sur des sites européens et en Chine, le plus grand marché unique d'Audi. Audi construit une nouvelle usine à Changchun spécialement à cet effet, où les voitures électriques Audi basées sur l'EPI sortiront des chaînes de production à partir du milieu de la décennie. L'usine est exploitée conjointement par Audi et son partenaire de coentreprise VAW-Volkswagen.

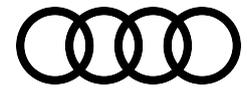
L'EPI est conçu pour la première fois pour permettre une gamme sans précédent d'automobiles en volume: la gamme comprend des SUV et des CUV à plancher haut ainsi que des voitures à plancher plat qui font partie du segment principal de la gamme Audi – comme la série Audi A6. Il est également prévu d'élargir la gamme d'EPI dans le segment B, qui est depuis des décennies le segment de marché le plus important pour Audi. Et même pour le segment D, l'étage supérieur de l'automobile, l'EPI offre les meilleures conditions techniques.

Avec le PPE, la mobilité électrique est désormais également attrayante pour les clients qui préfèrent les concepts automobiles au-delà du segment des SUV – comme un Sportback typique de la marque, que le concept Audi A6 e-tron interprète comme une offre tournée vers l'avenir.

La gamme de voitures électriques du portefeuille de la marque peut être étendue de manière particulièrement efficace par le biais des segments B et C à fort volume. En outre, les effets d'échelle permettent d'intégrer des technologies de classe luxe et un large éventail de variantes de modèles dans une gamme de modèles étendue, sans équivalent dans la concurrence haut de gamme.

La consommation du parc automobile et les émissions de CO₂ en bénéficient également. En une phrase: l'EPI accélérera massivement la transformation vers l'e-mobilité par le volume et la diversité – et en fera une autre réussite d'Audi.

– Fin –



AMAG Import SA – Audi Suisse – La marque aux quatre anneaux est synonyme de véhicules innovants et sportifs, de construction d'excellente qualité et de design avant-gardiste – selon la devise *Vorsprung durch Technik*. Le groupe Audi est l'un des plus grands constructeurs mondiaux de voitures haut de gamme. Notre vision: déployer la beauté de la mobilité durable.
