



Amag Import SA
Katja Cramer
Responsable RP
Téléphone: +41 56 463 93 61
E-mail: audi.pr@amag.ch
www.audi.ch

Audi e-tron: pour un plaisir de conduite électrisant

- **Puissance jusqu'à 300 kW et transmission intégrale électrique pour une performance de pointe**
- **Plus de 400 kilomètres d'autonomie selon WLTP et recharge rapide avec une puissance jusqu'à 150 kW**
- **Rétroviseur extérieur virtuel en tant qu'option high end – une première dans un véhicule de série**

Ingolstadt/San Francisco, le 18 septembre 2018 – L'Audi e-tron est le premier modèle de série à propulsion entièrement électrique de la firme aux quatre anneaux. À San Francisco, l'entreprise présente pour la première fois son SUV haut de gamme sportif et adapté à une utilisation quotidienne à un public mondial.

L'Audi e-tron est un SUV électrique pour les activités sportives, familiales et de loisirs. Avec ses 4 901 millimètres de longueur, 1 935 millimètres de largeur et 1 616 millimètres de hauteur, il offre l'espace et le confort d'un modèle haut de gamme typique de la marque. Grâce à son empattement de 2 928 millimètres, l'Audi e-tron peut facilement accueillir cinq personnes en plus de bagages. Le volume total du coffre est de 660 litres, ce qui rend le SUV électrique parfaitement adapté aux grands voyages.

Excellentes performances sur n'importe quel terrain: propulsion et dynamique de conduite

Efficiency, performance et silence – l'Audi e-tron incarne l'expérience de conduite d'une nouvelle ère technologique. Deux moteurs électriques assurent une propulsion dynamique, sans émissions et quasi silencieuse du SUV électrique en développant une puissance jusqu'à 300 kW et un couple de 664 Nm. Le couple maximal est atteint en quelques fractions de seconde et offre une puissance de traction exceptionnelle. L'Audi e-tron abat le 0 à 100 km/h en 5,7 secondes et atteint sa vitesse maximale, limitée électroniquement, à 200 km/h.

Une nouvelle génération de quattro garantit une traction et une dynamique excellentes sur tout type de terrain et quelles que soient les conditions météorologiques: la transmission intégrale électrique. Celle-ci régule, de manière continue et entièrement variable, la répartition idéale des couples d'entraînement entre les deux essieux – et ce en quelques fractions de seconde. Afin d'atteindre le degré d'efficacité maximal, le SUV électrique utilise, dans la plupart des cas, principalement son moteur électrique arrière. Si le conducteur exige plus de puissance que ce dernier n'est en mesure de fournir, la transmission intégrale électrique transfère les couples



vers l'essieu avant, tout en tenant compte des besoins. La même chose se produit, par souci de prévoyance, avant même que la voiture ne se mette à patiner sur du verglas ou dans les virages rapides, ou encore si le véhicule sous-vire ou survire. Les talents dynamiques de l'Audi e-tron sont particulièrement évidents en cas de basse valeur de friction, notamment sur la neige.

Le positionnement bas et central des éléments de la transmission constitue l'un des facteurs clés du caractère sportif et de l'excellente adhérence latérale. Le système de batterie, adapté de manière optimale aux dimensions de l'Audi e-tron, présente la forme d'un bloc large et plat et se situe sous l'habitacle, entre les essieux. Le centre de gravité de l'Audi e-tron se trouve ainsi à peu près au même niveau que sur une berline. Avec un rapport de près de 50:50, la répartition de la charge entre les essieux est parfaitement équilibrée.

Le système Audi drive select permet au conducteur d'adapter les caractéristiques de l'Audi e-tron selon sept profils en fonction de la situation de conduite, de l'état de la chaussée ou de ses envies personnelles. Il régit en outre la suspension pneumatique de série avec amortisseurs adaptatifs. Le conducteur ressent ainsi vraiment la différence entre une conduite douce et confortable et une conduite sportive et dynamique.

Le ressort pneumatique s'adapte individuellement aux conditions de la route, suivant la vitesse et les préférences du conducteur, et règle le niveau de hauteur de la carrosserie en le faisant varier de 76 millimètres au maximum. L'abaissement rend le véhicule plus aérodynamique, ce qui a pour effet d'augmenter son autonomie, notamment sur les longs trajets.

Grande efficacité: récupération d'énergie, aérodynamique et gestion thermique

Lorsque la batterie est chargée, l'Audi e-tron est capable de parcourir plus de 400 kilomètres selon le cycle WLTP. Cette valeur est avant tout due au système innovant de récupération d'énergie, qui assure jusqu'à 30% de l'autonomie. Le SUV électrique peut récupérer de l'énergie de deux manières: en roue libre, lorsque le conducteur lève le pied de l'accélérateur, ou par le freinage, quand la pédale de frein est enfoncée. Dans les deux cas, les moteurs électriques fonctionnent comme un générateur et transforment l'énergie cinétique de l'Audi e-tron en énergie électrique. Lors de décélérations allant jusqu'à 0,3 g, c'est-à-dire dans plus de 90% des cas, les deux moteurs récupèrent seuls l'énergie. Ce n'est que lorsque la décélération via la pédale de frein est de plus de 0,3 g que les disques de freins interviennent. Ceux-ci répondent alors extrêmement vite grâce à un nouveau concept électrohydraulique qu'Audi est le premier constructeur au monde à utiliser dans un modèle de série électrique. Lors d'un freinage à 100 km/h par exemple, l'Audi e-tron est en mesure de récupérer jusqu'à 300 Nm de couple et 220 kW de puissance électrique, ce qui correspond à plus de 70% de sa puissance d'entraînement. Aucun autre modèle de série n'atteint de telles performances. Le système de contrôle des freins électrohydraulique intégré décide, selon la situation, si la récupération se fait via le moteur électrique, les disques de freins ou une combinaison des deux, ce de manière individuelle pour chaque essieu. Le passage entre freinage électrique et hydraulique se fait en douceur et de manière homogène, sans que le conducteur en prenne note.

L'aérodynamique sophistiquée de l'Audi e-tron est un autre facteur clé de son extraordinaire efficacité: les rétroviseurs virtuels en option – une innovation mondiale en matière de construction automobile de série – constituent le point phare du concept. Leurs supports



contiennent chacun une petite caméra, dont les images apparaissent sur des écrans OLED à fort contraste à l'intérieur du véhicule. D'autres solutions aérodynamiques sont plus discrètes, comme la suspension pneumatique et le soubassement entièrement caréné, avec une plaque en aluminium pour protéger la batterie à haut voltage.

Ces éléments ont pour effet de réduire la traînée, tout comme l'admission d'air de refroidissement réglable, qui comprend des canaux de refroidissement des freins avant et sert de point de commutation entre le système de gestion thermique complexe et la pompe à chaleur de série. Résultat: des performances routières durablement élevées, même en cas de forte sollicitation, une longue durée de vie de la batterie et une recharge rapide en courant continu.

Avec les rétroviseurs extérieurs virtuels, l'Audi e-tron atteint un c_x de 0,27 – une excellente valeur dans le segment SUV. Pour un profil d'usage typique, celle-ci permet de gagner une quarantaine de kilomètres par charge de batterie par rapport à un véhicule comparable à propulsion conventionnelle.

Des solutions intelligentes, à la maison et en déplacement: les concepts de chargement

L'Audi e-tron est la première automobile de production en série à pouvoir se ravitailler à une borne de recharge rapide en courant continu (DC), jusqu'à 150 kW. Il lui suffit d'environ une demi-heure pour être prête pour une nouvelle étape longue durée. Autre possibilité: la recharge en courant alternatif (AC), jusqu'à 11 kW. Le service de charge proposé par Audi offre aux clients e-tron un accès facile à près de 80% des stations de recharge publiques en Europe. Courant AC ou DC, 11 ou 150 kW – une seule carte suffit pour lancer le ravitaillement. Avec la fonction Plug & Charge prévue pour 2019, la procédure deviendra encore plus pratique: la voiture s'identifie elle-même à la borne de recharge et s'active.

Audi propose par ailleurs diverses options pour charger le véhicule dans son propre garage. Le système de recharge mobile de série peut s'utiliser aussi bien sur une prise de courant domestique de 230 Volt que sur une prise triphasée de 400 Volt. Quant au système de charge optionnel connect, il offre, associé à un système de gestion de l'énergie domestique, des fonctions intelligentes, notamment le chargement en heures creuses ou via l'énergie solaire, si la maison est équipée d'une installation photovoltaïque. Grâce à l'application myAudi, les clients Audi peuvent gérer l'ensemble des processus de recharge ainsi que la préclimatisation via leur smartphone.

Visualisation de l'électrification: extérieur et intérieur

L'Audi e-tron reprend le langage stylistique de base du design Audi – qu'il transpose à l'ère électronique grâce à de nouveaux détails marquants. Comme tous les SUV du constructeur, l'Audi e-tron arbore une calandre Singleframe octogonale avec des baguettes verticales. La structure presque totalement fermée de cette dernière est de couleur gris platine claire, ce qui permet de l'identifier comme un modèle entièrement électrique. À l'extrémité inférieure des phares Matrix LED, quatre baguettes horizontales délimitent les feux de jour: c'est la signature spécifique à l'Audi e-tron, intégrée pour la première fois directement dans le phare. Le design expressif au niveau des bas de caisse, avec ses éléments noirs, marque l'emplacement de la batterie et, donc, du centre énergétique de l'Audi e-tron. À l'arrière, les lamelles dans le large



diffuseur soulignent l'absence de pot d'échappement. L'inscription e-tron sur le clapet de charge et, en option, les étriers de freins brillent d'un orange intense, couleur signalisant le haut voltage.

De tels détails chromatiques sont également disponibles pour l'intérieur généreux et lumineux, dont le design évoque la performance, l'intelligence et la légèreté. La grande arche, dans laquelle les écrans des rétroviseurs extérieurs virtuels en option sont harmonieusement intégrés, s'étend sur toute la largeur du tableau de bord et jusqu'aux contreportes à l'inspiration sculpturale. La numérisation de la voiture entre ainsi dans une nouvelle dimension. La console du tunnel central repose sur des parois ouvertes sur les côtés. Au-dessus, l'accoudoir avec sélecteur de vitesses intégré – que le conducteur actionne avec le pouce et l'index – donne l'impression de flotter, parachevant l'alliance entre la légèreté et la performance.

Le poste de conduite ainsi que les deux grands écrans MMI touch response sont orientés dans la direction du conducteur. Ces écrans remplacent presque tous les boutons et commandes habituels. De nombreuses fonctions peuvent par ailleurs être contrôlées via le système de commande vocale avec langage naturel.

Avec le Virtual Cockpit Audi de série, le conducteur peut choisir entre deux affichages qui présentent clairement toutes les informations à travers un graphisme haute résolution. Le Virtual Cockpit Plus Audi, en option, comprend un troisième écran, qui met l'accent sur le système électrique. Les nombreux équipements de confort, combinés à des matériaux de première qualité et à une finition précise, transforment la mobilité électrique en une expérience premium.

Connectivité de haut niveau: infotainment et systèmes d'assistance

L'Audi e-tron est livrée de série avec le système haut de gamme MMI navigation plus, qui prend en charge la norme LTE Advanced et comprend un hotspot Wi-Fi. Le système de navigation fait des suggestions de destinations intelligentes en s'appuyant sur les trajets effectués précédemment – tout en étant idéalement complété par le planificateur d'itinéraires e-tron. Le bon itinéraire s'affiche, avec les points de charge requis. Le système de navigation tient non seulement compte du niveau de charge de la batterie, mais aussi de la situation du trafic et intègre la durée de chargement requise dans le calcul de l'heure d'arrivée.

Une foule de systèmes d'assistance, comme l'assistant d'efficacité embarqué de série, rendent la conduite encore plus détendue. Les conseils prédictifs affichés dans le Virtual Cockpit Audi et la récupération d'énergie automatique permettent au conducteur de conduire de façon économique. Le système utilise les capteurs de radars, les images de la caméra, les données de navigation et les informations Car-to-X pour détecter la densité du trafic et anticiper le trajet. En interagissant avec l'Adaptive Cruise Assist, l'assistant d'efficacité peut également faire accélérer et décélérer l'Audi e-tron de façon prédictive. Le contrôleur d'assistance à la conduite centrale, qui traite en permanence la modélisation de l'environnement du véhicule, vient soutenir les systèmes d'assistance. Selon les options sélectionnées, les données nécessaires sont obtenues depuis cinq détecteurs radar, six caméras, deux capteurs à ultrasons et un scanner laser.



Mi-2019, l'Audi e-tron deviendra le premier modèle du constructeur de la marque à permettre aux clients d'ajouter certaines fonctions en ligne au gré de leurs besoins. Par exemple, les phares LED pourront être remplacés par des phares Matrix LED avec des feux de route à commande intelligente, et des systèmes d'assistance ou des éléments d'infodivertissement comme l'interface pour smartphone Audi pourront être ajoutés.

Premières livraisons: début 2019

L'Audi e-tron est en train de sortir de la chaîne de montage de l'usine neutre en CO₂ de Bruxelles.

Les premières livraisons aux clients suisses sont prévues pour janvier 2019.

Les équipements techniques n'ayant pas encore été définis, aucun prix officiel ne peut encore être communiqué. Un prix de départ d'env. CHF 89'900 est prévu.

– Fin –