

Le concept Audi activesphere

- Audi présente le concept de crossover avec un moteur électrique et quattro
- Un coupé haut de gamme se transforme en pick-up
- Un concept d'utilisation innovant avec des lunettes de réalité augmentée
- Première suisse le 9 & 10 février à Andermatt

Ingolstadt/Cham, 26 janvier 2023 - Sphère, la quatrième : Avec l'Audi activesphere concept, la marque aux quatre anneaux complète son quatuor de véhicules conceptuels Sphere. Après le roadster Audi skysphere 2021, la berline Audi grandsphere 2021 ainsi que le concept d'espace Audi urbansphere en avril 2022, c'est au tour d'un coupé crossover à quatre portes de faire ses débuts avec une conception de carrosserie étonnamment transformable. En effet, cette voiture extrêmement élégante de 4,98 mètres de long ne se présente pas seulement comme une sportive de classe supérieure, dont la garde au sol et les grandes roues de 22 pouces évoquent également ses qualités pour le tout-terrain. L'arrière Sportback de l'activesphere se transforme aussi en une surface de chargement ouverte ("Activeback") par simple pression sur un bouton - parfait pour transporter des équipements de loisirs comme des vélos électriques ou des équipements de sports nautiques ou d'hiver. La première suisse aura lieu le 9 et 10 février à Andermatt.

L'Audi activesphere concept dépasse les antagonismes avec une synthèse parfaite - il ose repousser ses limites à de nombreux égards. La propulsion et le châssis en font un véhicule idéal pour les déplacements sur route et hors route. Il se laisse conduire activement avec le volant et le pédalier, et offre au besoin l'option de se laisser conduire sur la route de manière automatisée et détendue. Coupé aussi élégant que dynamique, il affiche des proportions et des lignes classiques. Et se transforme en quelques secondes en un pick-up pour le transport d'équipements sportifs de haut niveau - la surface de chargement peut même accueillir deux vélos électriques.

Le concept car a été imaginé et conçu dans le studio de design Audi à Malibu, à deux pas de la Pacific Coast Highway, cette route côtière légendaire. Les responsables sont le responsable du studio Gael Buzyn et son équipe. "L'activesphère est unique. Il représente une nouvelle forme de crossover qui combine habilement l'élégance d'une Audi Sportback, la polyvalence d'un SUV et de réelles capacités tout-terrain"

Avec sa propulsion électrique et sa technique de recharge rapide issues du système modulaire PPE d'Audi, l'Audi activesphere rejoint la famille des véhicules conceptuels Sphere. Sans émissions locales, mais avec une autonomie de plus de 600 km et - grâce à la technologie 800 volts - des temps de charge très courts, il allie la durabilité de la propulsion électrique à la

dynamique et à l'aptitude aux longs trajets des voitures électriques ultramodernes.

Oliver Hoffmann, directeur du développement technique : "Les concept-cars Sphere illustrent notre vision de la mobilité premium de demain. C'est surtout à l'intérieur de nos futurs modèles Audi que nous assistons à un changement de paradigme. L'intérieur devient un lieu où les passagers peuvent se sentir chez eux tout en étant connectés au monde extérieur. L'innovation technique la plus importante dans l'Audi activesphere est notre adaptation de la réalité augmentée pour la mobilité. Audi dimensions réalise la synthèse parfaite de l'environnement et de la réalité numérique"

La possibilité de se faire conduire de manière automatisée sur un terrain approprié donne au conducteur et aux passagers un nouveau degré de liberté. Dans l'activesphere, celle-ci peut être utilisée et façonnée activement grâce à une nouvelle technologie d'affichage et de commande. Audi dimensions, le concept de commande innovant associe le monde physique et le monde virtuel ("Mixed Reality") en affichant en temps réel des informations numériques dans le champ de vision.

Des lunettes high-tech permettent de voir l'environnement réel et le trajet, tout en affichant dans le champ de vision des informations et des éléments d'interaction en relief, configurables individuellement pour le conducteur et les passagers.

Il est ainsi possible d'importer toutes les données importantes pour le conducteur, comme l'état de la conduite et la navigation. Et à l'intérieur, l'utilisateur des lunettes voit des panneaux de commande et d'autres affichages virtuels qui restent cachés à l'œil nu dans le design épuré et réduit. Même l'interaction précise avec ces zones sensibles au toucher, qui existent réellement mais sont invisibles, peut être contrôlée au moyen de l'optique de réalité mixte : En effet, les lunettes présentent les fonctions et leur exécution de manière réactive et en temps réel au contact de la main.

Parfaitement polyvalent, l'Audi activesphere concept répond ainsi aux exigences élevées d'une génération de clients Audi tournée vers l'avenir. Des personnes pour qui mobilité individuelle et durabilité ne sont pas antinomiques. Et qui attendent de leur Audi un maximum d'esthétique et de dynamisme typiques de la marque, associés à une technologie orientée vers l'avenir. L'Audi activesphere concept devient pour elles une vision fascinante du franchissement de la frontière entre ces dimensions.

Première suisse à Andermatt

Pour la première fois en Suisse, le quatrième membre de la famille Sphere, l'Audi activesphere concept, sera présenté solennellement les 9 & 10 février 2023 dans la destination Audi e-tron d'Andermatt. Dieter Jermann, Brand Director Audi Suisse, déclare : "La Suisse est connue pour ses fantastiques stations de sports d'hiver qui invitent à pratiquer un style de vie actif. Des expériences émotionnelles marquées par une qualité élevée et une liberté pure sont garanties. Ce sont autant d'attributs qui relient l'Audi activesphere concept à propulsion quattro et la Suisse". En présence de Henrik Wenders, responsable de la marque Audi, et de Gael Buzyn, responsable du studio de design Audi Malibu, et de son équipe, le show-car sera présenté à la presse, aux partenaires de coopération et aux distributeurs.

Élégance robuste - le design extérieur

Ses dimensions font de l'Audi activesphere concept un représentant du segment supérieur - 4,98 mètres de long, 2,07 mètres de large et 1,60 mètre de haut. L'empattement de 2,97 mètres, typique des voitures électriques, est généreux et offre aux passagers un maximum d'espace pour les jambes dans l'habitacle. Les porte-à-faux avant et arrière sont donc courts et soulignent une impression nettement plus compacte que ne l'indiquent les simples chiffres. Sous tous les angles, le concept Audi activesphere semble monolithique, comme s'il avait été conçu d'un seul tenant.

Les grandes roues de 22 pouces et la remarquable garde au sol, une cabine plate typique d'Audi et l'arche de toit dynamique déterminent les proportions significativement sportives. Les pneus au format 285/55 sont volumineux et adaptés au tout-terrain, et leur profil au contour marqué souligne le talent de l'activesphere pour l'utilisation hors route.

Les roues contiennent des segments mobiles : Elles s'ouvrent lors de l'utilisation hors route pour une aération optimale, et se ferment sur la route pour un aérodynamisme optimal. Les miroirs des caméras des deux portes avant, aussi esthétiques que filigranes, sont également conçus pour minimiser la résistance à l'air.

L'absence de bords durs assure des transitions douces entre les surfaces convexes et concaves du corps de la carrosserie, amenant ainsi des gradients d'ombre doux. Les passages de roue arrière, vus de côté et de l'arrière, sont très horizontaux et illustrent le potentiel dynamique du concept-car.

Les surfaces vitrées représentent une part significative du corps du véhicule - et pas seulement à hauteur de tête. À l'avant de l'activesphere, le visage de la marque, la calandre Singleframe, se présente sous la forme d'un vitrage transparent qui permet aux passagers d'avoir une vue dégagée sur la route grâce à la large zone frontale ouverte.

Sur les côtés également, dans les segments inférieurs des portes, il y a des surfaces vitrées rétractées vers l'intérieur, qui suppriment en quelque sorte la séparation entre la nature et l'habitacle lorsque l'activesphere est en mode offroad. Le hayon large et bombé est lui aussi doté d'un grand vitrage pour une incidence optimale de la lumière. Et même le toit est transparent et laisse entrer beaucoup de lumière du jour à l'intérieur.

L'esthétique extérieure montre de manière ciblée les capacités tout-terrain et visualise, avec des passages de roue volumineux, la transmission intégrale variable quattro à régulation électronique, qui est bien entendu utilisée. La garde au sol de l'Audi activesphere est également variable - elle peut être augmentée de 40 millimètres à partir du niveau de base de 208 millimètres - idéal pour le tout-terrain - ou abaissée dans la même mesure sur route. Le centre de gravité et l'aérodynamisme en profitent de la même manière lors d'une conduite rapide sur route. L'angle d'inclinaison avant de l'Audi activesphere est de 18,9 degrés, l'angle d'inclinaison arrière de 28,1 degrés.

La garde au sol variable renvoie à une famille de modèles Audi qui, depuis l'an 2000, a trouvé dans le segment C, puis dans le segment B, une communauté de fans aussi enthousiastes que fidèles - l'Audi allroad. Ici aussi, dès la première génération, il y avait un châssis à suspension pneumatique avec une garde au sol variable, et un cadre-plancher visuellement distinct avec des éléments de protection anti-encastrement comme caractéristique de design significative. Tout aussi significatif pour tous les allroad : C'est le package Avant.

Avec l'activesphere, c'est la première fois qu'une voiture à hayon Sportback reprend les éléments de forme et l'équipement technique d'une allroad. C'est pourquoi Audi appelle la nouvelle variante de carrosserie "active sportback" pour la différencier de l'allroad.

Une autre nouvelle variation sur le thème allroad : Sur l'Audi activesphere concept, on trouve à l'avant et à l'arrière, ainsi que sous les portes dans la zone latérale, des peintures sombres et brillantes (teinte : "Arctic Teal") et des surfaces d'apparence mate qui contrastent entre le cadre-plancher et la cabine.

On y trouve intégrées des baguettes métalliques avec des tasseaux verticaux légèrement décalés les uns par rapport aux autres et disposés parallèlement. Ces éléments se détachent les uns des autres en cas d'élévation de la garde au sol et visualisent ainsi en plus le mode offroad.

Comme pour son cousin Audi grandsphere concept, les portes de l'Audi activesphere s'ouvrent dans le sens opposé, articulées à l'avant et à l'arrière sur les montants A et C ; il n'y a pas non plus de montant B ici. Ainsi, dès la montée à bord, les passagers découvrent tout le volume de l'habitacle.

Les unités des phares apparaissent étroites, comme des yeux focalisés, à droite et à gauche au-dessus de la calandre Singleframe. Les unités d'éclairage font référence le logo de la marque aux quatre anneaux : En effet, ils agrandissent et isolent la surface d'intersection de deux anneaux pour former une pupille - une nouvelle signature lumineuse numérique distinctive qu'Audi a présentée pour la première fois lors de l'Audi grandsphere : l'Audi eye. Sur l'activesphere, cette signature est même désormais variée - les modes de conduite onroad et offroad ont chacun leur propre variante. Les feux de jour et les feux arrière utilisent une technologie micro-LED très fine pour encore plus de précision et de contraste.

Sportback et active back - architecture arrière variable

L'Audi activesphere concept repousse les frontières, ce qui signifie aussi que c'est un artiste de la transformation. En effet, sa partie arrière tient particulièrement compte du style de vie actif de sa clientèle et permet d'emporter même des équipements sportifs de grande taille - sans pour autant sacrifier l'élégance et la sportivité de la silhouette Sportback.

Si nécessaire, les vitres arrière transparentes se glissent presque directement sur toit sur l'Audi activesphere. En même temps, le segment vertical inférieur de l'arrière se rabat à l'horizontale. Il offre ainsi une surface de chargement respectable dans laquelle sont déjà encastrés des supports pour les roues de vélos électriques, par exemple - l'active back. Les surfaces latérales de l'arrière - les montants C - restent ainsi dans la même position et conservent la silhouette

dynamique de l'activesphere. Une cloison derrière les sièges arrière protège la cabine du vent et des intempéries.

Pour le transport des skis, un support est intégré au milieu de la construction du toit - compact et pratiquement invisible, encastré dans l'arc du toit. En cas de besoin, ce support se déploie et peut être utilisé pour fixer et transporter l'équipement sportif en toute sécurité.

L'intérieur avant l'extérieur - l'homme au centre

"Sphere" donne le signal : La composante commune du nom des concept-cars Audi skysphere, grandsphere, urbansphere et maintenant aussi activesphere fait référence à l'intérieur. Ce ne sont plus les kilowatts et les km/h ou l'accélération transversale qui figurent en haut du cahier des charges de cette nouvelle génération d'automobiles. Le point de départ est plutôt l'intérieur, la sphère de vie et d'expérience des occupants sur la route.

Leurs besoins et leurs souhaits façonnent l'espace, l'architecture et les fonctions. Avec cette réévaluation, le processus de conception lui-même change également. Au début de toutes les discussions, l'accent est mis sur l'intérieur et son design. Ce n'est qu'ensuite que le package, les proportions et les lignes de l'extérieur sont dessinés.

Fonctionnel et réduit - l'intérieur

Une image d'une clarté et d'une netteté extrêmes - telle est l'impression qui accueille le passager qui s'approche de l'intérieur de l'Audi activesphere par les portes largement ouvertes.

Les surfaces verticales et horizontales dominent l'architecture de la pièce, tout comme les angles droits. Horizontalement, les zones de l'intérieur sont de couleur contrastée. Au centre : Les sièges et l'habillage des portes et de la partie avant en rouge lave chaud contrastent également de manière ciblée avec l'extérieur foncé lorsque l'on regarde à travers les vitres latérales. Au-dessus et en dessous de cette zone centrale, les couleurs sombres dominent également - noir, anthracite et gris foncé.

Les quatre sièges individuels eux-mêmes sont suspendus comme des potences dans la console centrale haute continue. La partie latérale intérieure de la coque du siège est formée horizontalement dans sa partie supérieure comme un accoudoir et repose sur la console centrale. Les designers ont conçu l'assise, le dossier et la partie au niveau des épaules comme trois coques périphériques séparées, qui promettent déjà un bon maintien latéral. En même temps, ils semblent légers comme l'air et conservent l'équilibre entre la fonction automobile et l'élégance d'une lounge chair.

Lorsque l'Audi activesphere concept roule en mode automatisé, le tableau de bord, le volant et le pédalier sont dissimulés. En particulier dans la première rangée de sièges, un vaste espace s'ouvre devant le conducteur, qui s'étend jusqu'à la fermeture frontale de l'activesphere - et même au-delà. Libre dans le champ de vision : le Singleframe entièrement vitré, à travers lequel les passagers ont une vue imprenable sur le chemin devant le véhicule.

Le tableau de bord, avec ses lamelles en bois, fait office de barre de son surdimensionnée ainsi que d'aération intelligente sur toute la largeur (en position déployée comme en position dissimulée).

Si le conducteur souhaite prendre lui-même le volant, le support du tableau de bord encastré sous le pare-brise pivote vers l'arrière avec le volant - la position ergonomique idéale peut être ajustée individuellement pour chaque conducteur. Les commandes du MMI touchless dans les portes restent toujours accessibles à l'œil et à la main, par exemple pour commander les réglages des vitres et des sièges.

Dans l'Audi activesphere, l'architecture et la sensation d'espace sont déterminées par la console centrale haute et continue. Dans une voiture électrique, celle-ci n'est bien sûr plus nécessaire pour accueillir un arbre à cardan, mais elle offre de l'espace pour des rangements et un bar de bord - réfrigéré ou chauffé.

Le couvercle supérieur est transparent - ce qui permet non seulement de voir la bouteille et les verres, mais aussi d'intégrer visuellement la volumineuse console dans l'intérieur. Dans le toit également, juste au-dessus de la console centrale et de ses dimensions reflétées, se trouve une console dans laquelle les quatre lunettes AR du système de réalité mixte sont déposées à portée de main pour tous les passagers.

Audi dimensions - entre deux mondes

Dépasser les limites est le point fort du concept Audi activesphere - cela vaut également pour l'interface entre l'automobile, l'utilisateur et l'environnement autour. En effet, pour la première fois, le nouveau système relie la réalité physique et la sphère numérique en un seul et même monde : Audi dimensions est le nom de cette technologie.

Au cœur de ce nouveau système se trouvent des lunettes de réalité mixte innovantes - disponibles individuellement pour chaque conducteur/passager à sa place dans la voiture. Les utilisateurs disposent en outre d'un écosystème numérique complet pendant leur trajet dans l'Audi activesphere.

Dans les premiers temps, les lunettes VR se limitaient à la représentation d'une réalité artificielle, "virtuelle", sans implication du monde réel. Mais plus tard, la technologie a évolué vers la "réalité augmentée", dans laquelle le monde réel est superposé à des contenus virtuels. La réalité mixte - et c'est l'étape suivante - est désormais capable de représenter un contenu virtuel en trois dimensions avec une référence spatiale au monde réel. Pas de doute : À l'avenir, la réalité mixte portera à un niveau supérieur les possibilités des affichages tête haute AR en termes de flexibilité, de précision et de contenus affichables.

La réalité mixte signifie concrètement: L'Audi activesphere concept utilise pour la première fois une génération futuriste de cette technologie, qui ajoute la dimension de l'interaction à la réalité augmentée. Avec une précision optique jusqu'ici inégalée, une résolution maximale et un excellent contraste, le système permet à l'utilisateur de lunettes derrière le volant d'avoir dans son champ de vision des commandes et des affichages qui ne sont pas visibles à l'œil nu.



L'utilisateur voit donc des détails virtuels qui, dans un premier temps, servent exclusivement à l'information. Si l'utilisateur focalise ses yeux sur ces éléments et signale ainsi son intérêt au système, des contenus plus détaillés se construisent - comme lors d'un clic manuel qui ouvre un sous-menu. En résumé: L'état actif d'un élément d'interaction est atteint dès que l'utilisateur fait la mise au point et interagit par des gestes.

La main suit alors intuitivement le regard et commande les fonctions du véhicule, autrement dit l'"interface utilisateur" soit l'affichage virtuel dans les lunettes; réagit en temps réel aux modifications, comme un instrument de commande conventionnel. Particulièrement facile à utiliser : L'élément de commande virtuel se déplace vers l'utilisateur, ce qui lui permet d'interagir confortablement avec l'interface utilisateur, quelle que soit sa position assise.

Contrairement à un élément de commande physique analogique - un clavier, un bouton rotatif - il n'a pas besoin de se pencher en avant ou de tendre les bras.

Un autre avantage: Le design intérieur ordonné et spacieux de l'Audi activesphere ne doit plus être subordonné à la fonction des claviers et des batteries de cadrans, comme cela a toujours été le cas dans les cockpits automobiles classiques.

Ce n'est que lorsque l'utilisateur a besoin d'un élément qu'il le voit et peut l'utiliser de manière aussi intuitive que dans le monde analogique. Important: Le véhicule représente l'abandon du concept de commande traditionnel avec des écrans et des éléments de commande physiques. Au lieu de cela, les éléments de commande sont affichés de manière flottante devant les éléments fonctionnels auxquels ils appartiennent. Deux exemples seulement : La commande de la climatisation apparaît devant la buse d'aération, le panneau interactif de divertissement et de son au-dessus du haut-parleur.

Mais en aucun cas, nous arrivons au bout des possibilités de la technologie. Par exemple, en mode offroad, il est possible de projeter des graphiques 3D haute résolution de la topographie sur le paysage réel et d'afficher des indications de navigation ainsi que des informations sur la zone de destination. Les données relatives à la sécurité routière - avertissements d'embouteillages ou de routes glissantes - sont également utilisables ici.

En fonction de leurs besoins et de leurs tâches, les passagers et le conducteur recevront des interactions individuelles dans leurs lunettes de réalité mixte respectives. En effet, pendant que ce dernier se concentre sur la conduite - activement derrière le volant et avec des informations sur la vitesse et le parcours - ses passagers peuvent déjà rechercher et même préparer des activités à destination. Et pourtant, chacun peut en même temps commander le réglage de la température et de l'arrivée d'air pour sa zone de sièges avec la climatisation, ainsi que parcourir la sélection de titres de musique de l'installation sonore utilisable individuellement.

Comme les lunettes sont conçues exactement en fonction de la structure géométrique de l'habitacle de l'activesphere, elles peuvent même projeter sur la console centrale des fiches fictives qui permettent à l'utilisateur de visualiser l'accès à des contenus web. Comme les capteurs des lunettes de réalité mixte mesurent l'espace intérieur au millimètre près, des contenus virtuels peuvent être affichés selon les besoins personnels et utilisés pour une

interaction individuelle.

Utilisations sans limites

Même en dehors de l'espace intérieur d'activesphere, la mise en réseau de l'utilisateur de lunettes et de l'automobile, y compris l'écosystème, est pleine de possibilités. S'il est aujourd'hui possible de préparer des itinéraires de navigation ou d'entretenir un véhicule depuis son salon à l'aide d'un ordinateur portable ou d'une tablette, cela sera possible à l'avenir rine qu'avec la technologie de réalité mixte et aux lunettes comme seul matériel nécessaire.

Inversement, le passager d'activesphere peut emporter ses lunettes sur les pistes de ski depuis sa voiture, afin de visualiser la navigation sur le trail de vélo ou la ligne idéale lors de la descente à ski.

Des informations sur l'automobile elle-même, l'autonomie de la batterie et les stations de recharge les plus proches peuvent également être consultées, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du véhicule. Et si nécessaire, il est possible d'utiliser à l'avance des avertissements tels qu'une pression insuffisante des pneus, ainsi que le bulletin météo comme critère de choix de l'itinéraire.

PPE - une technologie d'entraînement sur mesure

En raison de ses dimensions et de son niveau de performance, l'Audi activesphere concept se prête à l'utilisation du système de propulsion électrique le plus innovant actuellement disponible chez Audi - la Premium Platform Electric, ou PPE.

Comme les concept-cars apparentés Audi grandsphere et Audi urbansphere, l'activesphere concept peut s'appuyer sur ce système modulaire pour la série. Il est développé sous l'égide d'Audi en collaboration avec Porsche AG - en 2023, les premiers véhicules Audi de série basés sur le PPE seront présentés les uns après les autres. Le PPE est exclusivement conçu pour une propulsion électrique par batterie et peut ainsi profiter pleinement de tous les avantages de cette technologie, aussi bien en faveur des performances et de l'économie que du package.

Par conséquent, cela permet d'élargir de manière particulièrement efficace l'offre de voitures électriques dans le portefeuille de marques, via les 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.

Pour la première fois, la PPE est conçue pour rendre possible une gamme de voitures de volume encore jamais atteinte: La gamme comprend des SUV et des CUV à plancher surélevé ainsi que des automobiles à silhouette plate qui font partie du segment central de l'offre Audi - par exemple la série Audi A6, dont les dimensions extérieures et l'empattement sont pratiquement identiques à ceux de l'Audi activesphere concept.

L'élément de construction central de la future flotte PPE est un module de batterie entre les

essieux, qui fournit environ 100 kWh d'énergie dans le concept Audi activesphere. L'utilisation de toute la largeur du véhicule entre les essieux permet un agencement relativement plat de la batterie.

Un moteur électrique sur chacun des essieux avant et arrière du concept Audi activesphere à transmission intégrale mobilisent ensemble une puissance totale de 325 kW et un couple de 720 newton-mètres. Les roues avant et arrière sont reliées chacune par un essieu à cinq bras. Le concept car utilise la suspension pneumatique Audi adaptative, un système de suspension pneumatique avec amortisseurs adaptatifs.

Charge rapide avec 800 volts

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

Cette technologie PPE 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 l'énergie motrice nécessaire pour plus de 300 kilomètres.

Et en moins de 25 minutes, le niveau de charge de la batterie de 100 kWh peut être porté de 5 à 80%. Avec une autonomie dépassant largement les 600 kilomètres, l'Audi activesphere se présente, si nécessaire, comme une voiture adaptée aux longs trajets sans compromis.

AMAG Import SA

PR Manager Audi Suisse

Rebecca Lindemann

Portable: +41 79 763 69 41

E-mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch/charging-hub

www.audipress.ch

www.audi-mediacyber.com



Audi Suisse, représentée par AMAG Import SA, est synonyme de véhicules sportifs, de qualité de fabrication exceptionnelle, de design avant-gardiste et de technologie et d'innovation à la pointe de la modernité. Le groupe Audi est également l'un des principaux fabricants mondiaux de voitures haut de gamme durables et établit de nouvelles normes en matière de systèmes de motorisation alternative et de mobilité électrique. Notre vision: «Façonner l'avenir de la mobilité haut de gamme».



Valeurs de consommation et d'émission des modèles mentionnés:

Audi e-tron GT quattro

Consommation d'électricité en cycle mixte en kWh/100 km: 24,1-19,6 (WLTP)

Émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 0

Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon la procédure de mesure WLTP prescrite par la loi. La procédure d'essai mondiale harmonisée pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, ou WLTP) est une procédure de test plus réaliste pour la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO₂. Les valeurs varient en fonction des équipements en option choisis.

3) Pour que les consommations d'énergie des différents types d'entraînement (essence, diesel, gaz, courant etc) soient comparables, elles sont également indiquées comme soi-disant équivalent essence (unité de mesure de l'énergie) Le CO₂ est le principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique. Valeur moyenne des émissions de CO₂ pour tous les modèles de véhicules proposés en Suisse: 149 g/km (WLTC). Valeur cible provisoire des émissions de CO₂ pour tous les modèles de véhicules proposés en Suisse: 118 g/km (WLTC). Les données indiquées pour un véhicule spécifique peuvent différer des données d'homologation conformément à la réception par type suisse.

Les valeurs de consommation figurant dans nos documents de vente correspondent aux indications européennes de consommation normalisée de carburant qui permettent de comparer les différents véhicules. En pratique, celles-ci peuvent parfois varier considérablement en fonction du style de conduite, des conditions météorologiques et de circulation, de la charge, de la topographie et de la saison. Nous recommandons également le style de conduite EcoDrive pour préserver les ressources.

Catégorie de rendement énergétique selon la nouvelle méthode de calcul conformément à l'annexe 4.1 de l'OEEE valable à partir du 1^{er} janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2023. Vous trouverez des informations sur l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme sur le site de l'Office fédéral de l'énergie, OFEN.