

Une efficacité maximale sur une grande distance: les nouvelles Audi Q7 TFSI e quattro et Q8 TFSI e quattro

- **Moteur à essence V6 de 3,0 litres puissant, moteur électrique puissant et nouvelle batterie pour une efficacité élevée et un plaisir au volant débordant**
- **La capacité accrue de la batterie permet une autonomie purement électrique allant jusqu'à 90 kilomètres (en agglomération selon WLTP EAER City)**
- **Nouvelles options: direction intégrale et stabilisation électromécanique active du roulis (eAWS) qui garantissent une expérience de conduite dynamique**

Ingolstadt/Cham, le 23 avril 2024 – Audi modernise les modèles électriques Q7* et Q8* avec une technologie de batterie actualisée et des modes de conduite plus efficaces. Le design extérieur remanié dans le cadre de la valorisation produit avec de nouvelles jupes avant et arrière souligne le caractère puissant des deux modèles. Pour la première fois, la direction intégrale est disponible en option pour les deux hybrides rechargeables, ce qui garantit un niveau de sécurité et de confort accru. La stabilisation électromécanique active du roulis (eAWS) garantit un comportement de conduite encore plus dynamique. Les prix démarrent à CHF 99'350 (Q7 55 TFSI e*) ou CHF 105'900 (Q8 55 TFSI e*).

Batterie plus grande, plus de puissance, plus d'autonomie

Les pièces maîtresses des hybrides rechargeables sont un moteur à essence six cylindres de 3,0 litres de 250 kW (340 ch), un moteur électrique compact (PSM) d'une puissance maximale de 130 kW, 460 Nm et la nouvelle batterie lithium à refroidissement liquide plus puissante placée sous le plancher du coffre. L'énergie de la batterie est regroupée dans 17 cellules de 70 Ah chacune, appelées stacks. Six de ces piles forment une unité et sont montées en série. Grâce à cette conception compacte directement dans le boîtier de la batterie, il n'y a pas de boîtier de module supplémentaire, ce qui entraîne une densité de puissance plus élevée. Il en résulte une capacité maximale de 25,9 kWh (brut) / 22 kWh (net) pour une tension de 370 volts. Cette capacité accrue se traduit par une autonomie purement électrique de 90 kilomètres maximum en ville selon WLTP EAER City, ce qui correspond à une autonomie électrique de 85 km en cycle mixte selon WLTP EAER. La puissance maximale du système pour les deux modèles commence avec le 55 TFSI e quattro de 290 kW (394 ch) et un couple maximal de 600 Nm (consommation de carburant pour la Q7 (pondérée en cycle mixte): 1,4 – 1,2 l / 100 km; consommation d'électricité (pondérée en cycle mixte): 29,1 – 27,8 kWh / 100 km; émissions de

CO₂ (pondérées en cycle mixte): 33 – 28 g/km; catégorie CO₂ (pondérée en cycle mixte): B; consommation de carburant avec batterie déchargée (en cycle mixte):

10,5 – 9,8 l / 100 km; catégorie CO₂ avec batterie déchargée: G; consommation de carburant pour la Q8 (pondérée en cycle mixte): 1,6 – 1,2 l / 100 km; consommation d'électricité (pondérée en cycle mixte): 30,4 – 27,7 kWh / 100 km; émissions de CO₂ (pondérées en cycle mixte): 37 – 27 g/km; catégorie CO₂ (pondérée en cycle mixte): B; consommation de carburant avec batterie déchargée (en cycle mixte): 10,9 – 8,9 l / 100 km; catégorie CO₂ avec batterie déchargée: G) grâce à une modification de la conception du moteur électrique. Lorsque les deux moteurs fonctionnent ensemble, les modèles électriques Q7* et Q8* accélèrent de 0 à 100 km en 5,7 secondes chacun. Le 60 TFSI e quattro, qui bénéficie également d'une nouvelle conception de moteur électrique, arrive en tête avec une puissance système pouvant atteindre 360 kW (490 ch) et un couple pouvant atteindre 700 Nm (consommation de carburant pour la Q7 (pondérée en cycle mixte): 1,4 – 1,3 l / 100 km; consommation d'électricité (pondérée en cycle mixte): 29,1 – 28 kWh / 100 km;

émissions de CO₂ (pondérées en cycle mixte): 33 – 29 g/km; catégorie CO₂ (pondérée en cycle mixte): B; Consommation de carburant avec batterie déchargée (en cycle mixte): 10,5 – 10 l / 100 km; catégorie CO₂ avec batterie déchargée: G; Consommation de carburant (pondérée en cycle mixte): 1,6 – 1,2 l / 100 km; consommation d'électricité (pondérée en cycle mixte): 30,2 – 27,9 kWh / 100 km; émissions de CO₂ (pondérées en cycle mixte): 36 – 28 g/km; catégorie CO₂ (pondérée en cycle mixte): B; consommation de carburant avec batterie déchargée (en cycle mixte): 10,9 – 9,9 l / 100 km; catégorie CO₂ avec batterie déchargée: G). Dans cette configuration, la Q7* et la Q8* ont chacun besoin de 5,0 secondes pour atteindre 100 km/h. Toutes les variantes sont limitées électroniquement à 240 km et peuvent atteindre une vitesse de 135 km en mode purement électrique. La charge peut atteindre 7,4 kW, ce qui permet à la batterie d'atteindre 100% en environ trois heures et 45 minutes. Le service de recharge Audi charging propre à Audi permet d'accéder sur demande à environ 630 000 points de recharge dans 29 pays européens, dont les Audi charging hubs propres à la marque à Nuremberg, Zurich, Berlin, Salzbourg, Munich et Francfort (d'autres sites suivront). Avec une seule carte, il y est possible de recharger en toute simplicité, ainsi que chez de nombreux autres fournisseurs.

Efficacité maximale: la stratégie d'exploitation

Les Q7* et Q8* partiellement électriques démarrent avec la valorisation produit sur demande en mode «EV» purement électrique ou en mode «hybride». Le mode souhaité est sélectionné via le MMI, mais il est conservé jusqu'à ce qu'il soit à nouveau modifié manuellement. Des détails remaniés pour le mode «EV» purement électrique garantissent que même lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée à fond.

Le mode «Hybride» propose deux modes de fonctionnement: «Auto» et «Hold». En mode «Auto», la stratégie de fonctionnement prédictive est automatiquement activée au démarrage du guidage vers la destination dans le système de navigation MMI plus de série. La plupart du temps, c'est le moteur TFSI qui prend en charge l'accélération, et le moteur électrique l'assiste

en fonction des besoins. À bas régime, grâce à un couple plus élevé dans le cadre de la valorisation du produit, le moteur électrique dépasse désormais avec encore plus de puissance les dixièmes de seconde dont le turbocompresseur a besoin pour augmenter la pression, de sorte que le moteur réagit spontanément. En principe, la stratégie de fonctionnement prédictive vise à rouler aussi loin que possible en mode électrique et à utiliser pleinement la charge de la batterie jusqu'à destination.

En mode «Hold», l'état de charge existant de la batterie est maintenu à son niveau actuel avec des fluctuations minimales. Cela se fait par la récupération de l'énergie de freinage, c'est-à-dire la récupération, et par un déplacement des points de charge, c'est-à-dire par des interventions ciblées dans la gestion du moteur 3.0 TFSI.* Ainsi, après une longue distance parcourue de manière conventionnelle, le trajet qui suit dans l'espace urbain peut être parcouru en mode purement électrique, c'est-à-dire sans émissions, et presque sans bruit. Désormais, avec la revalorisation produit pour la

Q7 TFSI e* et la Q8 TFSI e*, en mode «Charge», la batterie se recharge intelligemment et uniquement au-delà de la limite de vitesse d'environ 65 km. Cela maximise l'efficacité et garantit ainsi un recours élevée à l'électricité en ville et dans la circulation en accordéon. À cela s'ajoute le fait qu'en mode «Charge», le moteur 3.0 TFSI* n'est plus utilisé en permanence pour recharger la batterie, la récupération seule pouvant la recharger. Le mode se termine lorsque la batterie est chargée à 75%. Elle atteint ainsi son rendement maximal. La batterie est en outre ménagée et son efficacité est améliorée.

Les phases durant lesquelles le pied est retiré de la pédale d'accélérateur sont importantes pour l'efficacité de la Q7* et de la Q8* Plug-In Hybrid. Dans de telles situations, la régulation est assurée par l'assistant d'efficacité prédictif (PEA). En plus des données de navigation, il prend en compte la distance par rapport au véhicule précédent et décide ainsi entre la roue libre avec TFSI éteint («roue libre») et la récupération, c'est-à-dire la réappropriation de l'énergie cinétique et sa transformation en énergie électrique. Dans l'impulsion, la Q7 TFSI e* ainsi que la Q8 TFSI e* peuvent récupérer jusqu'à 25 kW de puissance et la restituer à la batterie lithium-ion. Alimenté en tant que générateur, le moteur électrique prend en charge tous les freinages légers et moyens jusqu'à 0,3 g, soit plus de 90% de toutes les opérations de décélération au quotidien. Ce n'est qu'en cas de manœuvres de freinage plus fortes que les freins hydrauliques viennent s'y ajouter. Lors du freinage, les SUV hybrides atteignent une puissance de récupération de jusqu'à 80 kW.

Si l'adaptive cruise assist en option avec régulateur de vitesse radar est actif, le PEA vous assiste non seulement lors de la décélération, mais aussi lors d'accélération économes en carburant. S'il est désactivé, le cockpit virtuel Audi ou le Head-Up Display en option indiquent quand il est judicieux de retirer le pied de la pédale droite. Les symboles détaillés tels que les intersections, les panneaux de localité ou les voitures qui précèdent illustrent la raison de la réduction de la vitesse.

Une offre d'équipements optimisée qui comble tous les désirs

De puissants feux Matrix LED de série éclairent la route. En outre, des feux Matrix LED HD innovants avec feux laser Audi sont disponibles en tant que feux de route supplémentaires avec une portée nettement plus élevée. Nouveau pour l'équipement haut de gamme des phares: les signatures de feux de jour numériques. Ils confèrent aux Q7* et Q8* partiellement électriques une allure caractéristique et inimitable et permettent à l'utilisatrice ou à l'utilisateur de sélectionner l'une des quatre signatures lumineuses individuelles via le système MMI. Pour la première fois, il existe en option des feux arrière OLED numérisés sur une grande surface; ceux-ci disposent également de quatre signatures lumineuses numériques. En interaction avec les systèmes d'assistance, les feux arrière OLED numériques sont en plus dotés d'une détection de proximité.

À l'instar de la valorisation produit des véhicules de base, les modèles électriques Q7* et Q8* disposent également d'un programme d'équipement nettement revalorisé. En plus des nouvelles couleurs contrastées pour les coutures d'assise, neuf inserts décoratifs et trois nouvelles couleurs de laque sont disponibles au choix. La gamme de roues propose cinq nouveaux designs, répartis sur les dimensions de 21 à 23 pouces (selon modèle). Pour la valorisation des modèles, Audi élargit également son offre en termes d'applications et de systèmes d'assistance à la conduite. De plus, l'équipement de série a été enrichi: il comprend notamment des jantes en alliage léger de 19 à 21 pouces (en fonction du modèle et de l'équipement), les phares Matrix LED et les feux arrière LED, l'Audi phone box, l'Audi Application Store et l'interface Smartphone, les sièges chauffants à l'avant (nouveau pour Q7), les sièges avant réglables électriquement y compris le soutien lombaire à 4 voies pour les sièges avant (nouveau pour Q7), les revêtements de sièges en combinaison cuir/mono.pur 550 (nouveau pour Q7) et le pack extérieur S line (nouveau pour Q8). Les deux modèles sont également équipés de série d'un câble de recharge mode 3.

Résistant dans toutes les situations grâce à la direction intégrale et à la stabilisation anti-roulis

Seule une Audi roule comme une Audi: la marque aux quatre anneaux résume ainsi parfaitement l'ADN Audi des performances, y compris bien sûr pour les Plug-In Hybrid. Cinq caractéristiques définissent le comportement de conduite: équilibré, solide, contrôlé, précis et sans effort. Le châssis, la direction, l'entraînement, les systèmes de freinage et de régulation jouent un rôle déterminant dans la création d'un comportement de conduite durable; à la fois sûr, dynamique et confortable. Même avec l'équipement de série, les deux SUV offrent une sensation de conduite harmonieuse grâce à un châssis équilibré à suspension en acier avec amortissement piloté. Une suspension pneumatique à réglage électronique avec système d'amortissement adaptatif en continu est disponible en option, sous forme d'«adaptive air suspension» ou d'«adaptive air suspension sport». Pour les clients et clientes qui optent pour la Q7 60 TFSI e* ou la Q8 60 TFSI e*, la suspension pneumatique fait partie de l'équipement de série. De plus, la direction intégrale en option, et pour la première fois pour les Plug-in hybrid, garantit un niveau de sécurité et de confort accru. À faible vitesse, les roues arrière braquent jusqu'à cinq degrés dans le sens inverse de celui des roues avant. Cela permet de réduire le rayon de braquage d'un mètre au maximum et d'augmenter la maniabilité lors des manœuvres.



En même temps, on ressent plus de confort et de stabilité à des vitesses plus élevées, car les roues arrière braquent dans le même sens que les roues avant.

Le système de stabilisation active antiroulis électromécanique (eAWS), également disponible pour la première fois pour les Plug-in hybrid, apporte encore plus de dynamisme. Les deux essieux sont équipés d'un moteur électrique compact couplé à une boîte de vitesses. Il divise le stabilisateur en deux. Dans les lignes droites, il les laisse travailler généralement de manière découplée, ce qui permet de réduire les mouvements de la carrosserie sur les chaussées irrégulières. En mode sportif, en revanche, le moteur électrique fait tourner les deux moitiés l'une contre l'autre, de sorte qu'elles forment une unité. Désormais, la voiture s'incline nettement moins dans le virage et le comportement au volant devient plus précis. L'énergie d'entraînement de l'eAWS provient d'un supercondensateur fonctionnant avec une tension de 48 volts.

L'accumulateur d'énergie compact et léger, capable d'absorber et de transmettre des courants élevés en très peu de temps, alimente les deux moteurs électriques avec une puissance maximale de 1,5 kW chacun.

**En agglomération jusqu'à 90 km en mode purement électrique,
disponible à la commande à partir de fin mars 2024**

Le lancement sur le marché de la nouvelle Audi Q7 TFSI e quattro* et de la Q8 TFSI e quattro* avec technologie hybride intelligente, design retravaillé, technologie d'éclairage innovante et offre d'équipements plus complète aura lieu à partir de fin mars 2024. Les prix de l'Audi Q7 55 TFSI e quattro* commencent à CHF 99'350, la version la plus puissante 60 TFSI e quattro* coûte CHF 117'450. La nouvelle Audi Q8 55 TFSI e quattro* est disponible à la commande pour CHF 105'900, tandis qu'il est possible d'acquérir la Q8 60 TFSI e quattro* à partir de CHF 122'500.

AMAG Import SA

PR Manager Audi Suisse

Rebecca Lindemann

Téléphone mobile: +41 79 763 69 41

E-mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch/charging-hub

www.audipress.ch

audi-mediacycenter.com



Audi Suisse, représentée par AMAG Import SA, est synonyme de véhicules sportifs, de construction d'excellente qualité, de design avant-gardiste, de technologie de pointe et d'innovation. Le groupe Audi fait en outre partie des principaux constructeurs mondiaux de voitures haut de gamme durables et établit de nouvelles références en matière de motorisations alternatives et de mobilité électrique. Notre vision: «Shaping the future of premium mobility».

Valeurs de consommation et d'émission des modèles cités:

Audi Q7 SUV 55 TFSI e quattro

Consommation de carburant (pondérée en cycle mixte): 1,4 – 1,2 l / 100 km; consommation d'électricité (pondérée en cycle mixte): 29,1 – 27,8 kWh / 100 km; émissions de CO₂ (pondérées en cycle mixte): 33 – 28 g/km; catégorie CO₂ (pondérée en cycle mixte): B; consommation de carburant avec batterie déchargée (en cycle mixte): 10,5 – 9,8 l / 100 km; catégorie CO₂ avec batterie déchargée: G

Audi Q7 SUV 60 TFSI e quattro

Consommation de carburant (pondérée en cycle mixte): 1,4 – 1,3 l / 100 km; consommation d'électricité (pondérée en cycle mixte): 29,1 – 28 kWh / 100 km; émissions de CO₂ (pondérées en cycle mixte): 33 – 29 g/km; catégorie CO₂ (pondérée en cycle mixte): B; consommation de carburant avec batterie déchargée (en cycle mixte): 10,5 – 10 l / 100 km; catégorie CO₂ avec batterie déchargée: G

Audi Q7 SUV 55 TFSI e quattro

Consommation de carburant (pondérée en cycle mixte): 1,6 – 1,2 l / 100 km; consommation d'électricité (pondérée en cycle mixte): 30,4 – 27,7 kWh / 100 km; émissions de CO₂ (pondérées en cycle mixte): 37 – 27 g/km; catégorie CO₂ (pondérée en cycle mixte): B; consommation de carburant avec batterie déchargée (en cycle mixte): 10,9 – 8,9 l / 100 km; catégorie CO₂ avec batterie déchargée: G

Audi Q7 SUV 60 TFSI e quattro

Consommation de carburant (pondérée en cycle mixte): 1,6 – 1,2 l / 100 km; consommation d'électricité (pondérée en cycle mixte): 30,2 – 27,9 kWh / 100 km; émissions de CO₂ (pondérées en cycle mixte): 36 – 28 g/km; catégorie CO₂ (pondérée en cycle mixte): B; consommation de carburant avec batterie déchargée (en cycle mixte): 10,9 – 9,9 l / 100 km; catégorie CO₂ avec batterie déchargée: G

Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon les procédures de mesure WLTP prescrites par la loi. La procédure d'essai mondiale harmonisée pour voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers (Worldwide harmonised Light duty 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.

Pour que les consommations d'énergie de différents types de propulsion (essence, diesel, gaz, courant électrique, etc.) soient comparables, elles sont également indiquées sous forme d'équivalents essence (unité de mesure énergétique). 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: 122 g/km (WLTP). Valeur cible provisoire des émissions de CO₂ pour tous les modèles de véhicules proposés en Suisse: 118 g/km (WLTP). Les renseignements indiqués pour un véhicule spécifique peuvent différer des données d'homologation conformément à la réception par type suisse.

Les données de consommation indiquées dans nos documents de vente sont basées sur le cycle européen de consommation normalisée qui a pour objectif de permettre une comparaison entre les 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 par ailleurs le mode de conduite eco-drive 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 2024 jusqu'au 31 décembre 2024. Vous trouverez des informations sur l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme sur le site de l'Office fédéral de l'énergie OFEN.