



Communication Presse et Relations Publiques

Clément Lefevre

Tel.: 03 23 73 56 94

E-Mail: clement.lefevre@audi.fr

Septembre 2018

Une conduite électrisante : Audi e-tron

- **Une puissance allant jusqu'à 300 kW et transmission intégrale quattro permanente électrique**
- **Une autonomie supérieure à 400 kilomètres selon le cycle d'homologation WLTP et recharge rapide 150 kW**
- **Audi Virtual mirror : les rétroviseurs extérieurs remplacés par des caméras font leurs débuts sur un véhicule de série, une nouvelle expérience numérique pour l'utilisateur**

Ingolstadt/San Francisco, 18 septembre 2018 – L'Audi e-tron est le premier modèle de série entièrement électrique du constructeur d'Ingolstadt. Audi présente son grand SUV sportif, adapté pour le quotidien, à San Francisco.

L'Audi e-tron est un SUV électrique sportif et familial. Il mesure 4 901 millimètres de long, 1 935 millimètres de large et 1 616 millimètres de haut. Comme tous les grands modèles Audi, il est spacieux et confortable. Avec son empattement de 2 928 millimètres, l'Audi e-tron offre suffisamment d'espace pour cinq occupants et leurs bagages. La capacité totale du coffre est de 660 litres, ce qui rend le SUV électrique parfaitement adapté aux grands voyages.

Excellentes performances sur n'importe quel terrain : système et mode de conduite dynamiques

Effacité, performance et silence : l'Audi e-tron incarne l'expérience de conduite d'une nouvelle ère. Deux moteurs électriques animent puissamment le SUV électrique, sans émissions de CO₂ et quasi en silence, développant une puissance jusqu'à 300 kW et un couple de 664 Nm. Le couple maximal est atteint en quelques fractions de seconde seulement et offre une puissance de traction exceptionnelle. Il permet également une accélération de 0 à 100 km/h en 5,7 secondes seulement. La vitesse maximale de l'Audi e-tron est fixée à 200 km/h.

Une nouvelle génération de quattro (transmission intégrale électrique) garantit une traction remarquable et une excellente conduite sur tout type de terrain et quelles que soient les conditions météorologiques. Elle assure la régulation continue et



entièrement variable de la répartition du couple entre les deux essieux en une fraction de seconde. Dans la plupart des cas, le SUV électrique utilise principalement son moteur électrique arrière afin d'obtenir la plus grande efficacité possible. Si le conducteur a besoin de plus de puissance qu'il ne peut en fournir, la transmission intégrale électrique redistribue le couple vers l'essieu avant. Cela se produit également de façon prédictive avant même que la voiture ne commence à perdre de l'adhérence sur du verglas ou dans les virages serrés et rapides, ou encore si le véhicule sous-vire ou survire. Les talents dynamiques de l'Audi e-tron sont particulièrement flagrants dans les conditions de faible adhérence, comme sur la neige.

Un facteur clé du caractère sportif et de l'exceptionnelle adhérence latérale du véhicule est la position basse et centrale des éléments de la transmission. Le système de batterie, parfaitement adapté aux dimensions de l'Audi e-tron, se trouve entre les essieux. Il présente la forme d'un bloc large et plat situé sous l'habitacle. Cela place le centre de gravité du SUV à peu près au même niveau que sur une berline. La répartition de la charge entre les essieux est parfaitement équilibrée, à environ 50:50.

Avec Audi drive select, le conducteur peut adapter les caractéristiques de l'Audi e-tron selon sept profils en fonction de la situation de conduite, des conditions de la route ou des performances personnelles. Le système régit également la suspension pneumatique standard avec amortisseurs adaptatifs. Ainsi, le conducteur ressent vraiment la différence entre la conduite douce et confortable et la conduite sportive et dynamique. Les amortisseurs pneumatiques s'adaptent individuellement aux conditions de la route en fonction de la vitesse et des préférences du conducteur, faisant varier la hauteur de la carrosserie jusqu'à 76 millimètres. Carrosserie basse étant synonyme de meilleure aérodynamique, l'autonomie du véhicule électrique est prolongée, ce qui est particulièrement intéressant pour les longs voyages.

Haute efficacité : récupération, aérodynamique et gestion thermique

L'Audi e-tron est capable de parcourir plus de 400 kilomètres avec une seule charge selon le cycle WLTP. Cette valeur est notamment liée à l'innovant système de récupération d'énergie, qui assure 30 % de l'autonomie. Le SUV électrique peut récupérer de l'énergie de deux façons : en roue libre, quand le conducteur lève le pied de l'accélérateur, ou par le freinage, lorsque 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 électriques récupèrent seuls l'énergie. Les disques de freins, qui ne sont sollicités que lorsque le conducteur effectue une décélération de plus de 0,3 g en utilisant la pédale de frein, réagissent alors extrêmement rapidement grâce à un



nouveau concept électrohydraulique. Audi est le premier constructeur au monde à utiliser cela dans un modèle de série entièrement électrique. Lors d'un freinage depuis une vitesse de 100 km/h, par exemple, l'Audi e-tron peut récupérer jusqu'à 300 Nm de couple et 220 kW de puissance, ce qui correspond à plus de 70 % de sa puissance de fonctionnement. Jusqu'à présent, aucun modèle de production en série n'y parvenait. Selon la situation de conduite, le système de contrôle des freins électrohydraulique intégré détermine pour chaque essieu si le SUV ralentira via le moteur électrique, les disques de freins ou les deux pour la récupération.

L'aérodynamique sophistiquée de l'Audi e-tron est un autre facteur clé de son extraordinaire efficacité. Les Virtual Mirror en option, une première sur un véhicule de série, sont un élément marquant de ce véhicule. Leurs supports plats contiennent une petite caméra dont l'image est projetée à l'intérieur sur des écrans OLED au contraste quasi infini. La suspension pneumatique et le soubassement entièrement caréné d'une plaque en aluminium protègent la batterie à haut voltage. Ces éléments réduisent la traînée, tout comme l'admission d'air de refroidissement variable, 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 standard. Les avantages du système de gestion thermique sont des performances élevées et stables même en cas de forte sollicitation, une autonomie élevée et une recharge en courant continu rapide.

Quand elle est équipée des Virtual Mirror, l'Audi e-tron présente un Cx de 0,27, une résistance très faible par rapport aux autres véhicules de la gamme. A l'usage, le Cx permet de gagner une quarantaine de kilomètres par charge de batterie par rapport à un véhicule comparable utilisant des combustibles traditionnels.

Des solutions de recharge intelligentes, à domicile et sur la route

L'Audi e-tron est la première voiture de production en série à pouvoir être chargée dans des stations de recharge rapide en courant continu (DC), jusqu'à 150 kW. Cela signifie que le SUV électrique est prêt pour un nouveau long trajet en 30 minutes environ. Il peut également être chargé en courant alternatif (AC), jusqu'à 11 kW et la charge à 22 kW est disponible en option. Le système de charge proposé par Audi permet aux clients e-tron d'accéder facilement à environ 80 % des stations de charge publiques d'Europe. Que ce soit pour utiliser des stations en courant continu ou alternatif, 11 kW ou 150 kW, une simple carte suffit à lancer le processus. La procédure deviendra encore plus pratique avec la fonction Plug & Charge, qui arrivera en 2019 : la voiture est reconnue par le réseau, sans action supplémentaire que de brancher le câble de charge.



Audi propose différentes options de charge à domicile. La première, le système de recharge mobile standard, peut être utilisé sur une prise de courant domestique de 230 volts ou sur une prise triphasée de 400 volts. La deuxième est le système de charge connect en option, qui multiplie la puissance par deux, la faisant passer à 22 kW. Associé à un système de gestion de l'énergie domestique, il propose des fonctions intelligentes comme la charge en heures creuses ou l'utilisation de l'énergie solaire, si le domicile est équipé d'un système photovoltaïque. Les clients Audi peuvent contrôler tous les processus de charge ainsi que l'activation du chauffage ou de la climatisation depuis leur smartphone avec l'application myAudi.

L'électrification visualisée : extérieur et intérieur

L'Audi e-tron reflète le design Audi, transposé dans l'ère électrique par de nouveaux détails stylistiques caractéristiques. Comme tous les SUV du constructeur, l'Audi e-tron présente une calandre Singleframe octogonale avec des baguettes verticales. Avec ses nombreux volets gris platine, la calandre Singleframe rappelle que la voiture est entièrement électrique. À l'extrémité inférieure des phares HD Matrix LED, quatre baguettes horizontales délimitent les feux de jour : c'est la signature de l'Audi e-tron, pour la première fois intégrée dans les phares avant. Les bas de caisse intègrent des éléments noirs indiquant l'emplacement de la batterie et, de ce fait, le cœur de l'Audi e-tron. À l'arrière, les lamelles dans le large diffuseur rappellent que le véhicule est dépourvu de pot d'échappement. Le logo orange e-tron sur le clapet de charge et, en option, sur les étriers de freins évoque la haute tension du véhicule.

Des détails orange e-tron sont également disponibles pour l'intérieur, dont le design suggère la performance, l'intelligence et la légèreté. La grande arche, dans laquelle les Virtual mirror sont harmonieusement intégrés, s'étend sur toute la largeur du tableau de bord, jusqu'aux encadrements de portières sculptés.. La console du tunnel central repose sur les 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, évoquent 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 derniers remplacent presque tous les boutons et commandes habituelles. De nombreuses fonctions peuvent également être contrôlées via le système de commande vocale avec langage naturel. Avec le Virtual Cockpit Audi de série, le conducteur peut faire son choix 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 en avant le système électrique. Le confort combiné aux



matériaux de haute qualité et aux assemblages précis transforment la mobilité électrique en une expérience premium.

Connectivité exceptionnelle : infotainment et systèmes d'assistance

Sur le marché allemand, 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 itinéraires précédemment empruntés par le GPS de l'Audi e-tron et affiche le bon itinéraire avec les points de charge requis. Le système de navigation prend non seulement en compte le niveau de charge de la batterie mais aussi la situation de la circulation et intègre les durées de chargement requises dans le calcul de l'heure d'arrivée.

De nombreux systèmes d'assistance, comme l'assistant d'efficacité -de série, rendent la conduite encore plus relaxante. Les conseils prédictifs sur 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 caméra, les données de navigation et les informations Car-to-X pour détecter la densité du trafic et anticiper la route. En interagissant avec l'Adaptive Cruise Assist optionnel, l'assistant d'efficacité peut également faire accélérer et décélérer le SUV électrique de façon prédictive. Le contrôleur d'assistance à la conduite centrale (zFAS), 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, douze capteurs à ultrasons et un scanner laser.

Mi-2019, l'Audi e-tron deviendra le premier modèle du constructeur d'Ingolstadt 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'infotainment (radio digitale DAB+ ou interface pour smartphone Audi par exemple) pourront être ajoutés.

Premières livraisons : fin 2018

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 européens sont prévues pour la fin 2018. En Allemagne, le prix de départ est de 79 900 euros. Sur certains marchés, les clients ayant déjà réservé leur voiture pourront choisir l'exclusive « Audi e-tron edition one », un modèle spécial limité à 2 600 unités et comprenant des détails de design spécifiques et un pack d'équipements particulièrement généreux.



*Vous trouverez plus d'informations sur l'Audi e-tron sur www.e-tron.audi
Le mot de passe est : #TheCharge2018*

– Fin –

Le groupe Audi composé des marques Audi, Ducati et Lamborghini est l'un des constructeurs d'automobiles et de motocycles haut de gamme qui remporte le plus de succès. L'entreprise est présente sur plus de 100 marchés et produit des véhicules sur 16 sites implantés dans 12 pays. AUDI AG possède plusieurs filiales à 100 %, dont les sociétés Audi Sport GmbH (Neckarsulm/Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne/Italie).

En 2017, le groupe Audi a livré à ses clients environ 1,878 million d'automobiles de la marque Audi ainsi que 3 815 voitures de sport de la marque Lamborghini et environ 55 900 motos de la marque Ducati. En France, en 2017, Audi réalise une année record avec 65 682 immatriculations. Le groupe AUDI a réalisé au cours de l'exercice 2017 un résultat d'exploitation de 5,1 milliards d'euros pour un chiffre d'affaires de 60,1 milliards d'euros. L'entreprise emploie actuellement quelque 90 000 personnes dans le monde entier, dont environ 60 000 en Allemagne. Audi se concentre sur de nouveaux produits et des technologies durables afin d'assurer l'avenir de la mobilité.