

Communication Presse et Relations Publiques

Clément Lefevre

Tel.: 03 23 73 56 94

E-Mail: clement.lefevre@audi.fr

Mai 2019

Prix « Moteur international de l'année » : le moteur Audi 2.0 TFSI élu meilleur de sa catégorie

- **Gros succès pour Audi dans la catégorie importante des moteurs développant entre 150 et 250 ch**
- **Hans-Joachim Rothenpieler, membre du conseil d'administration d'AUDI AG en charge du développement technique : « Nous utilisons également le moteur 2.0 TFSI en version hybride et en version GNV »**
- **Quinzième victoire de suite pour un moteur TFSI d'Audi**

Ingolstadt/Stuttgart, le 22 mai 2019 – Le 2.0 TFSI d'Audi a remporté le prix du « Moteur international de l'année » dans la catégorie des moteurs développant entre 150 et 250 ch. Un panel international d'experts composé de 70 journalistes automobiles a élu le moteur essence quatre cylindres premier de sa catégorie. La cérémonie de remise des prix s'est déroulée dans le cadre de l'« Engine Expo + The Powertrain Technology Show 2019 », qui s'est tenu au centre d'exposition Messe Stuttgart aujourd'hui.

Pour le jury, le moteur quatre cylindres est « l'un des moteurs les plus souples et polyvalents jamais développé ; pour résumer, il peut tout faire ». Hans-Joachim Rothenpieler, membre du conseil d'administration d'AUDI AG en charge du développement technique explique cette force : « Nous sommes ravis de recevoir ce prix, qui reconnaît la polyvalence du 2.0 TFSI. Nous l'utilisons non seulement comme un moteur essence pur mais aussi comme un moteur hybride rechargeable ou avec du gaz naturel ou de l'Audi e-gas. »

Hans-Joachim Rothenpieler est particulièrement fier du record de victoires de la technologie TFSI. Le responsable du développement technique retrace le parcours effectué : « Nous avons lancé le premier TFSI en 2004. Depuis, chaque année, nous avons décroché une victoire de catégorie avec un TFSI. » Entre 2005 et 2009, Audi s'est imposée dans la catégorie des deux litres avec le 2.0 TFSI et entre 2005 et 2018, le constructeur a remporté la victoire dans la catégorie supérieure avec le 2.5 TFSI cinq cylindres. Depuis le passage des catégories par cylindrée aux catégories par puissance en 2019, le moteur deux litres quatre cylindres est de retour sur le podium.

Les moteurs TFSI associent un turbocompresseur à une injection directe ; Audi était le premier constructeur du monde à produire en masse des moteurs de ce type, en 2004. Le constructeur d'Ingolstadt a lancé sa stratégie downsizing (remplacement de la cylindrée par la suralimentation) avec le premier 2.0 TFSI, sur l'A3 Sportback. Une nouvelle génération de moteurs a suivi en 2007 : baptisée EA (*Entwicklungsauftrag*, commande de développement) 888, elle était conçue pour les marchés mondiaux et était fabriquée à Győr, en Hongrie, à Dalian, en Chine, et dans d'autres usines.

Le « moteur mondial » est adapté à une installation longitudinale dans les plus grands modèles Audi ainsi qu'à une installation transversale, notamment dans les véhicules des enseignes du groupe, Volkswagen, Škoda et SEAT. Au fil des ans, de nouvelles solutions ont été intégrées dans son portefeuille de technologies. Dans la dernière version, le moteur quatre cylindres présente une technologie d'efficacité spéciale d'Audi : ce que l'on appelle le processus de combustion « B cycle » (ou cycle Miller) est conçu pour les charges partielles, le principal mode d'utilisation. Avec un mode de conduite modéré, le 2.0 TFSI atteint l'efficacité d'un moteur de faible cylindrée tout en offrant le dynamisme d'un gros moteur à en conduite sportive.

Le 2.0 TFSI est installé sur plusieurs modèles Audi de dix gammes différentes et son spectre de puissance va jusqu'à 180 kW (245 ch). Et la success story continue : au Salon international de l'automobile de Genève 2019, Audi a présenté le Q5 sous la forme d'une variante hybride rechargeable*, où le 2.0 TFSI fonctionne conjointement avec un puissant moteur électrique. Le moteur quatre cylindres est également installé dans les modèles g-tron de la moyenne catégorie. Ils utilisent du gaz naturel ou de l'Audi e-gas, un type de carburant pour lequel Audi utilise un processus durable afin de produire de grandes quantités.

– Fin –

Consommation de carburant des modèles mentionnés ci-dessus :

(La consommation de carburant, les émissions de CO₂ et les classes d'efficacité dépendent des pneus/roues utilisés)

Audi Q5 TFSI e

Consommation de carburant combinée en L/100 km : 2,1-2,4 ;

Émissions de CO₂ combinées en g/km : 46-53

Audi A4 Avant g-tron

Consommation de GNV en kg/100 km : 3,9 - 4,1

Émissions de CO₂ combinées en g/km : 105-113

Audi A5 Sportback g-tron

Consommation de GNV en kg/100 km : 4,1

Émissions de CO₂ combinées en g/km : 104-111

Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon les procédures de mesure prévues par la loi. Depuis le 1er septembre 2017, certains nouveaux véhicules sont déjà approuvés conformément à la Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP), une procédure de tests pour l'évaluation de la consommation de carburant et d'émissions de CO₂ plus réaliste. Depuis le 1er septembre 2018, la WLTP remplace progressivement le Nouveau cycle européen de conduite (NEDC). En raison de conditions de test plus réalistes, la mesure selon la WLTP donne une consommation de carburant et des émissions de CO₂ plus élevées que celle effectuée selon le NEDC. Vous trouverez plus d'informations sur les différences entre la WLTP et le NEDC sur www.audi.de/wltp.

Pour l'instant, il est toujours obligatoire de fournir les valeurs NEDC. Dans le cas des nouveaux véhicules pour lesquels l'approbation a été réalisée en utilisant la WLTP, les valeurs NEDC sont dérivées des valeurs WLTP. Les valeurs WLTP peuvent être fournies sur la base du volontariat jusqu'à ce qu'elles deviennent obligatoires. Si les valeurs NEDC sont indiquées sous la forme d'une fourchette, elles ne font pas référence à un véhicule spécifique et ne constituent pas un élément de l'offre. Elles sont fournies simplement à des fins de comparaison entre les différents types de véhicules. D'autres équipements et accessoires (pièces détachées, tailles des pneus, etc.), peuvent modifier les paramètres du véhicule tels que le poids, la résistance de roulement et l'aérodynamique et, comme la météo, les conditions de circulation et le style de conduite, influencer la consommation électrique d'un véhicule, les émissions de CO₂ et les chiffres de performances.

Pour en savoir plus sur les chiffres de consommation de carburant et les émissions de CO₂ spécifiques officielles des nouvelles voitures de tourisme, vous pouvez consulter le « Guide sur les économies de carburant, les émissions de CO₂ et la consommation énergétique de tous les nouveaux modèles de véhicules de tourisme » [en anglais], disponible gratuitement chez tous les concessionnaires et auprès de la DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, Allemagne (www.dat.de).

Le **groupe Audi** composé des marques Audi, Ducati et Lamborghini est l'un des constructeurs d'automobiles et de motocycles haut de gamme qui remportent le plus de succès. L'entreprise est présente sur plus de 100 marchés dans le monde entier et produit des véhicules sur 18 sites implantés dans 13 pays. AUDI AG possède plusieurs filiales à 100 pour cent, 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 2018, le groupe Audi a livré à ses clients environ 1,812 million d'automobiles de la marque Audi ainsi que 5 750 voitures de sport de la marque Lamborghini et environ 53 004 motos de la marque Ducati. AUDI AG a réalisé au cours de l'exercice 2018 un résultat d'exploitation de 4,7 milliards d'euros pour un bénéfice d'exploitation avant éléments exceptionnels de 59,2 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 des produits et des technologies durables pour l'avenir de la mobilité.
