



Communication Presse et Relations Publiques

Clément Lefèvre

Tél. : 03 23 73 56 94

E-mail : clement.lefevre@audi.fr

Novembre 2019

Audi e-tron Sportback : le SUV coupé de la famille e-tron

- Design sportif et élégant, efficacité accrue et coefficient de traînée de seulement 0,25
- Une puissance de 300 kW (408 ch) et jusqu'à 446 kilomètres* d'autonomie selon la norme WLTP
- Phares Digital Matrix LED innovants disponibles

Ingolstadt, le 20 novembre 2019 - « L'avenir est électrique. » Audi reste fidèle à sa stratégie d'électrification et présente le deuxième modèle de la ligne e-tron. L'Audi e-tron Sportback est un SUV coupé dynamique offrant jusqu'à 300 kW (408 ch) de puissance et une autonomie de jusqu'à 446 kilomètres* (cycle WLTP) avec une seule charge (consommation électrique combinée en L/100 km* : 26,3-21,6 (WLTP) ; 23,9-20,6 (NEFZ) ; émissions de CO₂ combinées en g/km : 0). Les nouveaux phares digitaux Matrix LED sont désormais disponibles sur un véhicule produit en série, une première. Leur lumière se décompose en minuscules pixels et peut être contrôlée avec une précision exceptionnelle. Le conducteur peut ainsi se maintenir bien plus facilement au centre de la voie dans les virages étroits et indiquer clairement la position du véhicule sur la voie. L'Audi e-tron Sportback pourra être commandée à partir de la fin novembre. Son lancement sur le marché en Europe est prévu au printemps 2020.

Le design extérieur : élégant, efficace et expressif

L'Audi e-tron Sportback** allie la puissance d'un spacieux SUV, l'élégance d'un coupé quatre portes et le caractère moderne d'une voiture électrique. Elle mesure 4 901 millimètres de long, 1 935 millimètres de large et 1 616 millimètres de haut. Sa ligne de toit s'étend à plat sur une carrosserie musclée avant de retomber abruptement à l'arrière, dans le style typique d'un coupé, pour rejoindre les montants de custode. Le bord inférieur de la troisième vitre latérale remonte vers l'arrière, un élément de design caractéristique de la Sportback.

Avec sa calandre octogonale Singleframe, ses passages de roues marqués et son arrière sculptural, l'Audi e-tron Sportback** colle parfaitement à l'identité stylistique Audi. Des détails indiquent aux observateurs que le SUV coupé est entièrement électrique. La calandre Singleframe en grande partie fermée avec ses lamelles verticales est proposée en gris platine

Les équipements, les données et les prix spécifiés dans ce document se rapportent à la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils sont susceptibles d'être modifiés sans préavis, sauf pour les erreurs et les omissions.

** La consommation d'électricité et les émissions de CO₂ dépendent des roues/pneus utilisés et du niveau d'équipement choisi*

*** Les valeurs de consommation de carburant et d'électricité de tous les modèles cités et disponibles sur le marché allemand sont disponibles dans la liste fournie à la fin de ce document.*



clair, un coloris caractéristique des modèles e-tron. Sur la partie inférieure des phares Matrix LED, quatre segments horizontaux délimitent les feux de jour, signature de l'e-tron que l'on retrouve à différents endroits sur la voiture, en trois dimensions, notamment sur les bas de caisse. Des appliques noires attirent l'œil vers la batterie, centre névralgique de l'Audi e-tron Sportback**. Les concepteurs ont également décliné la signature de la ligne au niveau du diffuseur, attirant l'attention sur l'absence de pots d'échappement. Un bandeau lumineux relie les LED arrière.

Au total, 13 teintes de carrosserie sont disponibles pour le SUV coupé 100 % électrique, dont le nouveau bleu plasma métallisé, une exclusivité de l'e-tron Sportback.

Le logo sur le clapet de charge électrique est peint dans le même coloris orange que les signaux haute tension, qui peut également être appliqué aux étriers de freins sur demande. Les bordures des passages de roues et des bas de caisses affichent une finition anthracite mate de série, qui vient souligner le style tout terrain du véhicule. La protection du soubassement, le diffuseur et les seuils de portes sont tous peints en noir. Dans le pack advanced, les appliques sont peintes en gris contrastant ou, en option, de la couleur de la carrosserie. La protection du soubassement et le diffuseur sont alors proposés en argent mat.

La version S line met l'accent sur l'ADN sportif de l'Audi e-tron Sportback**. De série, elle est équipée de roues de 20 pouces et d'une suspension pneumatique aux réglages sportifs. Le pare-chocs aux contours plus marqués est flanqué de prises d'air plus expressives, qui améliorent l'aérodynamique et se prolongent jusque sous les phares, conférant une allure dynamique au véhicule, même de loin. Un emblème S line vient orner la grille du radiateur, tandis que les bas de caisse en aluminium illuminés affichent le logo #S. À l'extrémité arrière, le spoiler de série et un superbe diffuseur qui s'étend sur toute la largeur du véhicule contribuent à l'aérodynamique remarquable du véhicule. Par contraste avec le modèle de base, les appliques sur l'extérieur de la version S line sont peintes de la même couleur que la carrosserie, y compris les bordures des passages de roues, les bas de caisse, les pare-chocs et les rétroviseurs extérieurs. Audi propose également le pack noir, qui accentue la calandre Singleframe, les vitres et le pare-chocs. En option, les boîtiers des rétroviseurs extérieurs sont également disponibles en noir.

Coefficient de traînée de 0,25 : une aérodynamique haut de gamme pour une autonomie accrue

Avec son extérieur S line et ses rétroviseurs extérieurs virtuels, l'Audi e-tron Sportback affiche un remarquable coefficient de traînée de seulement 0,25, encore mieux que sa sœur l'Audi e-tron**. Elle le doit principalement à la forme coupée de la carrosserie et à la traînée aérodynamique réduite qui y est associée. La poupe haute de la Sportback permet à l'air de circuler sans trop tourner dans cette zone, ce qui profite également à la consommation. Selon la norme WLTP, le SUV coupé affiche une autonomie de jusqu'à 446 kilomètres avec une seule charge. Environ 10 kilomètres de cette autonomie accrue par rapport à l'e-tron peuvent être attribués à la carrosserie du véhicule, à l'aérodynamique plus favorable. Les rétroviseurs extérieurs virtuels en option, dont les supports en forme d'aile contiennent de petites caméras, constituent un autre facteur d'efficacité. Les images capturées s'affichent sur des écrans OLED à contraste élevé dans l'espace entre le tableau de bord et la porte. Ainsi, si le conducteur déplace son doigt à la surface des écrans tactiles, des symboles s'activent et lui permettent de repositionner l'image. Par ailleurs, les rétroviseurs s'adaptent automatiquement à trois situations de conduite - sur l'autoroute, dans les virages et lors de manœuvres de stationnement



- offrant une visibilité optimale pour chaque scénario. Le raffinement aérodynamique du véhicule se retrouve aussi dans des éléments cachés : l'admission d'air contrôlable qui inclut des canaux de refroidissement des freins avant, les roues aéro ou encore le soubassement entièrement renforcé et doté notamment d'une plaque en aluminium visant à protéger la batterie haute tension.

Les phares Digital Matrix LED : une innovation mondiale sur un véhicule produit en série

Avec les phares Digital Matrix LED, proposés comme équipement haut de gamme, Audi propose une première mondiale sur un véhicule produit en série. Décomposée en minuscules pixels, leur lumière éclaire la route en haute résolution. Leur design s'appuie sur la technologie DMD (digital micromirror device ou matrice de micro-miroirs), utilisée dans de nombreux vidéoprojecteurs. Cette technologie repose sur une petite puce contenant un million de micro-miroirs, dont le bord de chacun ne mesure que quelques centièmes de millimètre. Avec l'aide de champs électrostatiques, chaque micro-miroir peut être incliné jusqu'à 5 000 fois par seconde. Selon la configuration, la lumière des phares LED est envoyée sur la route via les lentilles ou absorbée afin de masquer certaines zones du faisceau lumineux.

Dans l'Audi e-tron Sportback**, les phares digitaux, qui viendront étoffer l'offre du constructeur au milieu de l'année 2020, jouent plusieurs rôles. Ils peuvent générer des animations lorsque le véhicule quitte le domicile ou y revient, qui apparaissent sous la forme de projections sur un mur ou au sol. L'espace devant le véhicule se transforme ainsi en une scène soigneusement illuminée. Non seulement le système de phares digitaux assure un éclairage d'une précision exceptionnelle avec les feux de croisement dans les virages, en ville et sur l'autoroute, mais il vient également compléter les feux de route en masquant encore mieux les autres usagers de la route. Il offre surtout des fonctions innovantes telles que le lane light et l'orientation light. Sur l'autoroute, le lane light crée un tapis de lumière qui illumine la voie sur laquelle se trouve le véhicule et s'ajuste automatiquement lorsqu'il change de voie. Ainsi, le conducteur a davantage conscience de la voie dans laquelle il se trouve, ce qui contribue à améliorer la sécurité routière. L'orientation light se sert des zones sombres en dehors du champ du faisceau lumineux pour prédire la position du véhicule sur la voie, permettant ainsi le maintien du véhicule au centre de la voie en toute sécurité, notamment sur les routes étroites et les zones de travaux sur l'autoroute. La fonction marking light est également utilisée avec le night vision assist en option. La lumière attire automatiquement l'attention des piétons qu'elle détecte, réduisant ainsi le danger de ne pas voir les personnes se trouvant dans le voisinage immédiat du véhicule.

Moteurs électriques, transmission intégrale électrique et suspension : une efficacité sportive

L'Audi e-tron Sportback 55 quattro** permet au conducteur d'apprécier une conduite efficace et performante et un calme absolu. Chaque essieu est équipé d'un moteur électrique asynchrone alimenté par le courant triphasé de l'électronique de puissance. Avec une puissance de 265 kW (360 ch) et 561 Nm de couple, les deux moteurs électriques de série propulsent efficacement le SUV coupé à l'arrêt, sans émissions sur les trajets locaux et presque en silence (consommation électrique combinée en L/100 km* : 26,3-21,6 (WLTP) ; 23,9-20,6 (NEFZ) ; émissions de CO2 combinées en g/km : 0). L'Audi e-tron Sportback 55 quattro atteint les 100 km/h en seulement 6,6 secondes et affiche une vitesse de pointe, limitée électroniquement, de 200 km/h. En passant le mode de conduite de D à S et en enfonçant complètement le pied sur l'accélérateur, le conducteur peut activer le mode boost. La transmission délivre alors 300 kW (408 ch) de puissance et 640 Nm de couple pendant huit secondes. Le SUV coupé peut ainsi passer de 0 à



100 km/h en 5,7 secondes. Des engrenages planétaires à deux étages avec un étagement des rapports transfèrent le couple des moteurs électriques aux essieux. Un interrupteur, que le conducteur peut activer avec son pouce et son index, permet de sélectionner les vitesses. Il est intégré à un élégant levier placé au-dessus du tunnel central et qui sert de repose-poignet.

La transmission intégrale électrique assure une traction remarquable et une conduite dynamique quel que soit le terrain. Avec elle, Audi écrit un nouveau chapitre de l'histoire de la transmission quattro. Elle régule en continu la répartition idéale du couple entre les essieux en quelques fractions de seconde. Dans la plupart des conditions de conduite, l'Audi e-tron Sportback est exclusivement alimentée par son moteur électrique arrière, offrant une traction exceptionnelle. Si le conducteur sollicite plus de puissance que le moteur arrière ne peut fournir, l'unité avant s'active instantanément. Cela se produit également de façon prédictive avant que la voiture ne dérape sur du verglas ou dans les virages serrés et rapides, ou encore si le véhicule sous-vire ou survire.

Un des éléments clés du caractère sportif et de l'adhérence du véhicule est l'emplacement des composants de la transmission, installés bas, de sorte que le centre de gravité se retrouve beaucoup plus bas que sur un SUV conventionnel. Les composants les plus lourds sont concentrés au centre du véhicule. La répartition de la charge entre les essieux est parfaitement équilibrée à 50:50 ; la direction reste neutre. Intégrant notamment des essieux à cinq bras, une direction assistée progressive et un système de freinage électrohydraulique, la suspension combine les dernières technologies en la matière, assurant ainsi une conduite agile et un confort élevé. Les pneus de 255/55 R19 de série se distinguent par leur résistance de roulement extrêmement faible. Sur demande, des pneus de 22 pouces (une taille au-dessus que sur l'e-tron) seront disponibles sur le 2^{ème} semestre 2020.

Le système de sélection du mode de conduite Audi drive select, dont l'Audi e-tron Sportback est équipée de série, permet au conducteur de modifier le mode de fonctionnement de plusieurs composants de la transmission en choisissant parmi sept profils. Il ressent ainsi vraiment la différence entre une conduite douce et confortable et une conduite sportive et fiable. La suspension pneumatique adaptative avec amortissement contrôlé contribue grandement au caractère polyvalent du véhicule. À une vitesse élevée, la carrosserie s'abaisse, améliorant notablement la circulation de l'air et augmentant l'autonomie du véhicule. Au total, la hauteur du véhicule peut varier jusqu'à 76 millimètres.

Batterie haute tension et récupération : 95 kWh d'énergie

Le système de batterie de l'Audi e-tron Sportback 55 quattro** emmagasine 95 kWh d'énergie brute (86,5 kWh d'énergie nette) et fonctionne à une tension nominale de 396 volts. Il est installé sous la forme d'un gros bloc plat sous l'habitacle passager, auquel il est fixé à 35 endroits. Le système de batterie est particulièrement rigide et résistant aux collisions, grâce à un cadre de protection et à une pellicule d'aluminium qui contient les 36 modules cellulaires. Ceux-ci sont disposés sur deux niveaux : un niveau inférieur long de 31 modules et un niveau supérieur court de 5 modules. Chaque module contient 12 cellules de type poche. Le système de refroidissement se situe sous le compartiment des cellules.

Lors de freinages jusqu'à 0,3 g (soit 90 % d'entre eux dans la conduite de tous les jours), la batterie haute tension est rechargée par les moteurs électriques, principalement par l'unité



arrière, qui font office de générateurs dans ces situations. Le système de récupération assure une régulation variable de la récupération d'énergie entre les deux modules électriques, à la fois en roue libre lorsque le conducteur lève le pied de la pédale de droite et pendant le freinage. Encore plus différencié que sur l'e-tron, le degré de récupération en roue libre peut être ajusté selon trois niveaux via les palettes au volant. Lors d'un freinage depuis une vitesse de 100 km/h, l'Audi e-tron Sportback peut récupérer jusqu'à 300 Nm de couple et 220 kW de puissance. Comme chez sa consœur, cela représente plus de 70 % de sa puissance et plus que n'importe quel autre modèle produit en série. Dans l'ensemble, la récupération augmente de jusqu'à 30 % l'autonomie du SUV coupé.

Les freins de roues, dont le concept d'activation électrohydraulique innovant leur permet de réagir à une vitesse exceptionnelle, entrent uniquement en jeu lors de décélérations supérieures à 0,3 g. Selon les conditions de conduite, le système de contrôle décide individuellement pour chaque essieu si la récupération du SUV coupé s'effectue uniquement à l'aide des moteurs électriques, des freins de roues ou des deux. La transition entre le freinage électrique et le freinage hydraulique est si douce et homogène que le conducteur ne s'en aperçoit même pas.

Sur les freins de roues de l'Audi e-tron Sportback, les développeurs ont considérablement réduit ce que l'on appelle le couple résiduel de freinage, ces pertes qui ont lieu lors du bref frottement des plaquettes de frein contre le disque, ce qui leur a permis d'améliorer l'efficacité et l'autonomie du véhicule. Il en va de même de trois autres mesures. En conditions normales, le moteur électrique avant est presque entièrement découplé de la transmission. Grâce à une augmentation de la plage utilisable de la batterie haute tension, combinée à une réduction de plusieurs des débits de volume du circuit de refroidissement, la pompe a moins de puissance à fournir.

Le système de gestion thermique hautement flexible, composé de quatre circuits distincts, régule la température des composants haute tension avec une efficacité maximale, favorisant une charge rapide en courant continu, un cycle de vie de la batterie plus long et des performances excellentes même avec d'importantes charges. La pompe à chaleur de série, qui exploite la chaleur perdue de la batterie haute tension, peut utiliser jusqu'à 3 kW de la puissance réelle perdue pour chauffer et climatiser l'intérieur - un chiffre exceptionnel. Selon la température extérieure, l'autonomie de l'Audi e-tron Sportback peut ainsi augmenter de jusqu'à 10 % en conditions de conduite réelle.

Audi e-tron Sportback 50 quattro : 230 kW de puissance

Lors de son lancement sur le marché, le SUV coupé tout-électrique sera proposé avec une deuxième variante de moteur : l'e-tron Sportback 50 quattro, qui délivre 230 kW (313 ch) de puissance et 540 Nm de couple. Sur ce modèle, la batterie a été débarrassée de son « niveau » supérieur et comprend 27 modules composés de 12 cellules prismatiques chacun. Le système, qui pèse approximativement 120 kilogrammes de moins que la batterie de la Sportback 55 quattro, fournit 71 kWh d'énergie brute (64,7 kWh d'énergie nette), ce qui permet au SUV coupé de parcourir jusqu'à 347 kilomètres* avec une charge complète selon la norme WLTP. L'Audi e-tron Sportback 50 quattro réalise le 0 à 100 km/h en 6,8 secondes et enregistre une vitesse maximale de 190 km/h.



Le processus de charge : reprenez la route en 30 minutes seulement

Sur les longs trajets, l'Audi e-tron Sportback 55 quattro peut être chargée en courant continu jusqu'à 150 kW à des stations de charge rapide. En moins d'une demi-heure seulement, la batterie atteint 80 % de sa capacité, suffisamment pour parcourir l'étape suivante d'un long voyage. L'e-tron Sportback 50 quattro peut être rechargée jusqu'à 120 kW et atteindre un niveau de charge identique dans le même délai.

Le processus de charge à des stations publiques de charge en courant alternatif peut être réalisé à l'aide d'un câble Mode 3 standard, offrant jusqu'à 11 kW de puissance. Un chiffre qui pourra passer à 22 kW avec un deuxième dispositif de charge à bord en option, disponible à l'été 2020. Le service de charge d'Audi, l'e-tron Charging Service, fournit un accès aisé à presque 120 000 points de charge publics dans 21 pays européens et leur nombre ne cesse d'augmenter. En courant alternatif ou continu, à 11 ou 150 kW, une simple carte est nécessaire pour lancer le processus. La fonction Plug & Charge, qui devrait également être proposée en 2020, rendra la charge encore plus pratique, puisque la voiture s'autorisera toute seule à la station de charge avant de l'activer.

Audi propose également un éventail de solutions de charge à domicile, en fonction de l'alimentation électrique disponible. Le système de charge compact standard convient à une connexion simple de 230 volts et à une sortie de 400 volts en triphasé avec une puissance de jusqu'à 11 kW. Le connecteur de charge en option sera disponible à la commande dès la mise sur le marché du véhicule. Il offre des fonctions de charge intelligentes, dont la possibilité de charger le véhicule aux heures où les tarifs sont plus bas. Associé à un système adapté de gestion de l'énergie du foyer, il permet au véhicule d'être chargé de préférence avec de l'énergie solaire auto-produite, à condition que le foyer soit équipé d'un système photovoltaïque.

L'intérieur : forme et fonction parfaites

Avec son empattement de 2 928 millimètres, l'Audi e-tron Sportback offre suffisamment d'espace pour cinq occupants et leurs bagages. L'espace au-dessus de la tête à l'arrière mesure seulement 20 millimètres de moins que sur l'Audi e-tron. L'espace pour les pieds à l'arrière est virtuellement horizontal : une simple marche plate se trouve à la place du tunnel central. Avec le coffre avant de 60 litres, qui contient la boîte à outils et le câble de charge du véhicule, la voiture offre une capacité d'accueil totale de 615 litres pour les bagages. Avec les sièges arrière baissés, cette capacité passe à 1 655 litres. En option, le hayon s'ouvre et se ferme électriquement, d'un simple mouvement du pied.

L'intérieur de l'Audi e-tron Sportback évoque un élégant salon mêlant harmonieusement design et technologie. Un arc soigné et généreux, qui s'étend sur l'ensemble du tableau de bord, de porte à porte, intègre harmonieusement le virtual cockpit d'Audi, dont le design soigné donne l'impression qu'il flotte. L'enveloppement des bas de caisse intègre également des écrans pour les rétroviseurs extérieurs virtuels, en option. Avec ses deux écrans tactiles, le tableau de bord est incliné vers le conducteur, ce qui le rend particulièrement ergonomique. Lorsqu'il est désactivé, l'écran supérieur se fonde presque entièrement dans la grande surface noire brillante. Des parois ouvertes sur les côtés de la console du tunnel central accentuent l'impression de légèreté.



Dans toutes les gammes d'équipement (basic, design selection ou S line) de l'Audi e-tron Sportback, matières, couleurs et incrustations sont soigneusement assorties. Pour les sièges avant, les clients peuvent choisir entre les sièges standard, les sièges sport et les sièges S sport, ainsi que les sièges à contours individuels, avec fonctions massage et ventilation optionnels. Le motif des coutures évoque les circuits électriques et peut être mis en valeur avec des coutures et des surpiquûres contrastantes orange vif, en option. De petits détails attirent l'attention. Le pack contours/éclairage d'ambiance en option illumine subtilement les surfaces et trace précisément les bords. Il diffuse également une brève mélodie d'accueil via le système audio lorsque le moteur démarre.

En ville, l'intérieur de l'Audi e-tron Sportback reste presque complètement silencieux, grâce à une isolation sonore et des mesures aéroacoustiques sophistiquées qui rendent le son hi-fi encore plus appréciable, notamment avec le système de son Bang & Olufsen Premium 3D en option à bord, qui reproduit la musique exactement comme elle a été enregistrée, sans aucun effet artificiel. Autre module d'infotainment attractif : l'Audi phone box, qui constitue la référence en matière de connexion et de charge sans fil.

Le concept d'utilisation : tangible et compréhensible

Comme tous les véhicules Audi hauts de gamme, l'e-tron Sportback est équipée du système d'exploitation MMI touche response à deux écrans. Lorsque le doigt actionne une fonction, une confirmation haptique et acoustique se déclenche. Sur l'écran tactile supérieur de 12,1 pouces, le conducteur contrôle l'infotainment, la téléphonie, la navigation et les paramètres e-tron dédiés. L'écran inférieur de 8,6 pouces permet de saisir du texte et de gérer les fonctions de confort et le contrôle de la température. La structure du menu est intuitive, logique et horizontale, comme sur un smartphone. Les graphismes sont clairs et condensés.

L'équipement de série de l'Audi e-tron Sportback inclut également le virtual cockpit d'Audi de 12,3 pouces. D'une résolution exceptionnelle de 1 920 x 720 pixels, cet écran offre deux options d'affichage, entre lesquels le conducteur peut basculer à l'aide du bouton « View » sur le volant. Une version « plus » en option incluant un affichage supplémentaire est également disponible. Sur demande, le système d'affichage et d'exploitation peut être enrichi d'un écran tête haute en option, qui projette les informations importantes sur le pare-brise.

En outre, le conducteur peut actionner de nombreuses fonctions grâce à la commande vocale à langage naturel. Le système est capable de comprendre les commandes formulées normalement et les requêtes de recherche. Le gestionnaire de dialogue pose des questions si nécessaires, permet des corrections, propose des choix et patiente en cas d'interruption. Ce faisant, il accède à des informations stockées dans le véhicule ainsi qu'aux connaissances du cloud.

Navigation et Audi connect : une connectivité exceptionnelle

En Allemagne, l'Audi e-tron Sportback est équipée de série du système MMI navigation plus et de la radio digitale DAB+. Ce système d'infotainment haut de gamme prend en charge la norme de transfert des données haut débit LTE Advanced et intègre une borne Wi-Fi pour les appareils mobiles des passagers. Le système de navigation propose des suggestions de destinations intelligentes en fonction de trajets antérieurs. L'itinéraire est calculé à la fois dans la voiture et



en ligne sur les serveurs du service de cartes et navigation HERE, qui surveille en temps réel la circulation dans la région.

Le large éventail de fonctions de navigation et d'infotainment Audi connect vient compléter à la perfection le système de navigation. Parmi les plus notables, on retrouve les informations de circulation en ligne, la navigation avec Google Earth™, le planificateur d'itinéraire e-tron, la radio hybride et les services Car-to-X. Et parmi les plus récentes figurent le service on street parking, qui aide le conducteur à trouver une place de stationnement sur le bord de la route, et les informations sur les feux de signalisation. Dans certaines villes, cette dernière fonction connecte le véhicule à l'ordinateur central qui contrôle les feux de signalisation et fournit des informations au conducteur dans le virtual cockpit d'Audi. Le service contribue ainsi à un style de conduite efficient, et favorise la fluidité du flux de circulation.

Le service vocal basé dans le cloud d'Amazon, Alexa, entièrement intégré au système d'exploitation MMI de l'Audi e-tron Sportback, est un autre composant nouveau du pack. Le conducteur peut s'en servir pour réaliser éventail de tâches, notamment passer des commandes et rechercher des informations sur de nombreux événements récents. Le service donne accès plus de 80 000 commandes Alexa.

Par ailleurs, l'application gratuite myAudi permet de connecter la voiture à un smartphone, afin que le conducteur de l'Audi e-tron Sportback puisse gérer à distance tous les processus de charge : contrôler le niveau de batterie et l'autonomie, lancer le processus de charge et le programmeur de charge ou encore consulter les statistiques de conduite. Lors de longs trajets, le planificateur d'itinéraire e-tron affiche les arrêts nécessaires pour recharger le véhicule en chemin, à la fois dans l'application et via le système MMI. En parallèle, il met à jour en continu la planification de la charge en fonction des conditions de circulation et du comportement du conducteur. L'application myAudi propose également une autre fonction : le pré-chauffage/pré-refroidissement de l'intérieur avant le départ, alimenté en électricité. Le système de climatisation auxiliaire de luxe en option permet au client de préciser s'il souhaite chauffer l'intérieur, le volant et les sièges, en fonction du niveau d'équipement.

Cette mise en réseau intelligente inclut la clé digitale Audi connect en plus de l'application myAudi. Proposée en option, elle permet non seulement de verrouiller/déverrouiller le SUV coupé depuis un smartphone Android, mais aussi de démarrer le moteur via le bouton start/stop.

Personnalisation après achat : fonctions sur demande

L'Audi e-tron Sportback est le porte-étendard des nouveaux services digitaux et domaines d'activités que la marque est en train d'ouvrir. Les « fonctions sur demande » en font partie et couvrent les fonctions telles les zones d'éclairage, les systèmes d'assistance à la conduite et l'infotainment. Le client peut les réserver en ligne, sur demande et à tout moment. Même après la livraison de son véhicule, le client peut continuer à personnaliser sa voiture en fonction de ses besoins. Toutes ces fonctions pourront être obtenues pour des périodes variables : mensuelle, annuelle ou permanente. Elles pourront être réservées depuis l'application myAudi ou sur le portail en ligne myAudi et réglées de façon sûre et pratique via AudiPay.



Dans le pack éclairage, les clients peuvent personnaliser les phares Matrix LED avec le contrôle intelligent des feux de route. D'autres fonctions sont disponibles, telles que les feux de jour, agrémentés de la signature e-tron, et les clignotants dynamiques avant et arrière. Lors du verrouillage et du déverrouillage de l'e-tron Sportback, les phares et les feux arrière mettent en valeur le SUV électrique dans toute son expression. Au début, le park assist sera disponible en tant que module complémentaire des systèmes d'assistance. Le pack infotainment inclut l'interface pour smartphone Audi et le pack de navigation et d'infotainment Audi connect.

Garantir la sécurité en ville et lors des longs trajets : les systèmes d'assistance à la conduite

Les systèmes d'assistance à la conduite dont Audi a équipé l'e-tron Sportback aident les conducteurs et réduisent leur charge de travail dans de nombreuses situations. Les systèmes de sécurité Audi pre sense basic et Audi pre sense front sont de série. Pour la circulation en ville, Audi propose le pack assist City, qui inclut les fonctions intersection assist et rear cross traffic assist, ainsi que le lane change warning et l'exit warning. Audi pre sense 360°, qui combine les systèmes Audi pre sense front, rear et side, est installé. Ce système détecte les risques de collision et prend des mesures de protection ciblées, du freinage complet au blocage des ceintures de sécurité.

Parmi les principales fonctions du pack d'assistance « Route » on retrouve l'adaptative cruise assist, qui simplifie le contrôle longitudinal et latéral, ainsi que l'efficiency assist. Ce dernier utilise les données des capteurs à bord, du système de navigation et des services Car-to-X pour alerter le conducteur lorsqu'il doit retirer le pied de l'accélérateur. En interagissant avec l'adaptive cruise assist et le traffic sign recognition, l'efficiency assist peut également faire accélérer et décélérer le SUV coupé de façon prédictive. Les fonctions turn assist, collision avoidance assist et emergency assist viennent compléter le pack « Tour ». Audi propose également les fonctions park assist, night vision assist et des caméras à 360°, qui permettent au conducteur de basculer entre plusieurs vues.

Derrière les systèmes d'assistance à la conduite de l'Audi e-tron Sportback se trouve le contrôleur d'assistance à la conduite centrale (zFAS). Ce module a pour fonction d'analyser en permanence une image de l'environnement du véhicule. Selon les options sélectionnées, il récolte des données auprès de cinq détecteurs radar, cinq caméras et douze capteurs à ultrasons.

Modèle spécial « édition one » disponible dès le lancement

L'Audi e-tron Sportback, fabriquée dans une usine neutre en émissions de CO2 à Bruxelles, fera son arrivée sur le marché européen au printemps 2020. En Allemagne, l'e-tron Sportback sera disponible dans deux puissances à un prix de base de 71 350 EUR. Pour célébrer ce lancement, le constructeur proposera le modèle « édition one » en édition limitée, en coloris bleu plasma. Inspiré de l'extérieur S line, il inclura des rétroviseurs extérieurs virtuels, des appliques avec finition aluminium, des jantes exclusives de 21 pouces, des étriers de freins orange et un toit ouvrant panoramique. Les bas de caisse illuminés à l'avant projetteront le nom du modèle au sol, « édition one », sous la forme d'un logo. À l'intérieur, les clients pourront choisir entre le pack design selection incluant des sièges aux contours personnalisés en cuir Valcona gris Monaco, et le pack S line incluant des sièges sport en cuir Valcona également. L'équipement comprendra également un système de son Bang & Olufsen Premium Sound System avec son 3D



à l'avant, le pack d'assistance « Route » et les phares Matrix Led avec clignotants dynamiques à l'avant et à l'arrière.

– Fin –

Consommations électrique & Emissions de CO2 des modèles présentés

**La consommation d'électricité et les émissions de CO₂ dépendent des roues/pneus utilisés et du niveau d'équipement choisi*

Audi e-tron 50 Sportback quattro

Consommation électrique combinée en L/100 km : 26,3-21,6 (WLTP) ; 23,9-21,4 (NEFZ)

Emissions de CO2 combinées en g/km : 0

Audi e-tron 55 Sportback quattro

Consommation électrique combinée en L/100 km : 26,0-21,9 (WLTP) ; 22,7-20,6 (NEFZ)

Emissions de CO2 combinées en g/km : 0

Audi e-tron 55 quattro

Consommation électrique combinée en L/100 km : 26,4 -22,9 (WLTP) ; 24,6-23,7 (NEFZ)

Emissions de CO2 combinées en g/km : 0

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 connaître 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.
