



Communication Presse et Relations Publiques

Clément Lefevre

Tél. : 03 23 73 56 94

Mai 2019

L'Audi Q5 55 TFSI e quattro, une hybride rechargeable sportive et efficiente

- **Le SUV désormais équipé d'un moteur TFSI et d'un puissant moteur électrique**
- **Autonomie électrique de plus de 40 kilomètres, jusqu'à 135 km/h en conduite électrique**
- **Charge pratique : le service de charge Audi e-tron et l'application myAudi**
- **Son homologation lui permet de bénéficier des avantages réservés aux véhicules électriques, parfaite pour les trajets du quotidien, les opérateurs de flotte et les entreprises**

Ingolstadt, le 21 mai 2019 – Audi passe à la vitesse supérieure avec son offensive d'électrification. L'Audi Q5 55 TFSI e quattro, d'une puissance de 270 kW (367 ch) (consommation de carburant combinée en L/100 km : 2,1-2,4* ; émissions de CO2 combinées en g/km : 46-53*) est la première des nouvelles voitures hybrides rechargeables d'Audi. Elle s'appuie sur un moteur à combustion et un moteur électrique avec contrôle intelligent, ce qui lui permet de couvrir la plupart des distances du quotidien avec l'énergie électrique. L'autonomie tout électrique selon le cycle WLTP est de plus de 40 km. Avec une plaque d'immatriculation E, conformément à la loi allemande sur la mobilité électrique, les propriétaires bénéficient également d'avantages fiscaux et de privilèges de circulation municipaux.

Le nouveau véhicule comprend un moteur essence turbo quatre cylindres 2.0 TFSI qui délivre 185 kW (252 ch) et 370 Nm de couple, ainsi qu'un moteur électrique (consommation de carburant combinée en L/100 km : 2,1-2,4* ; émissions de CO2 combinées en g/km : 46-53*). Le moteur synchrone à excitation permanente développe une puissance maximale de 105 kW (143 ch) et un couple maximal de 350 Nm. Ce moteur et l'embrayage séparateur sont intégrés dans la boîte S tronic à 7 rapports, qui utilise les technologies « ultra » pour transférer le couple à la transmission quattro. Le SUV hybride impressionne avec sa puissance totale de 270 kW (367 ch) et son couple de 500 Nm juste au-dessus du ralenti, à partir de 1 250 tr/min. Il réalise le 0 à 100 km/h en 5,3 secondes et la vitesse maximale est de 239 km/h. Conformément à la norme pour les véhicules hybrides rechargeables, la consommation de carburant est comprise entre 2,1 et 2,4 L/100 km, ce qui correspond à 46 - 53 grammes de CO2 par kilomètre. Selon le cycle WLTP, l'autonomie tout électrique est de plus de 40 km. La

L'équipement, les données et les tarifs indiqués ici font référence à la gamme de modèles commercialisés en Allemagne. Ils sont susceptibles d'être modifiés sans préavis, sauf pour les erreurs et les omissions.

**La consommation de carburant, les émissions de CO2 et les classes d'efficience dépendent des pneus/roues utilisés.



vitesse maximale en mode électrique est de 135 km/h, ce qui est suffisant y compris sur l'autoroute.

La batterie au lithium-ion du SUV se trouve sous le coffre. Elle est composée de 104 cellules prismatiques et stocke 14,1 kWh d'énergie avec une tension de 381 volts. Pour un contrôle optimal de la température, sa boucle de refroidissement est reliée à la fois à la boucle de refroidissement du système de réglage de la température et à la boucle de refroidissement basse température dans laquelle le moteur électrique et le module électronique de puissance sont également intégrés. Le système de réglage de la température utilise une pompe à chaleur très efficace qui rassemble la chaleur résiduelle des éléments à haute tension. Avec 1 kW d'énergie électrique, il peut générer jusqu'à 3 kW de chaleur thermique. Cela rend la voiture plus efficace et assure une température plus confortable pour ses occupants.

Transmission intégrale quattro permanente avec technologie ultra

La Q5 55 TFSI e** est le premier véhicule à être doté d'une transmission intégrale avec technologie ultra combinée à un moteur électrique. Le contrôle intelligent du système de transmission intégrale fonctionne de façon prédictive, grâce à des capteurs et à l'analyse continue des données collectées sur la dynamique de conduite et le comportement du conducteur. Le système de transmission intégrale quattro est ainsi toujours prêt lorsqu'il est nécessaire. Lors que la charge est faible et que le coefficient de friction entre les roues et la surface de la route est suffisant, la transmission de la puissance aux roues arrière est désactivée et les roues avant prennent le relais avec une efficacité élevée. La transmission intégrale est désactivée lorsqu'elle n'est pas requise, mais elle reste disponible à tout moment. Elle est réactivée rapidement et automatiquement selon une stratégie en trois étapes : proactive, prédictive et réactive. En gérant la transmission quattro avec l'Audi drive select, les conducteurs peuvent régler non seulement le caractère du moteur mais aussi les propriétés de la transmission intégrale afin qu'ils correspondent à leurs préférences.

Modes de conduite et efficiency assistant prédictif actualisé

Sur l'Audi Q5 55 TFSI e quattro**, qui est particulièrement silencieuse et ne produit aucune émission en ville, le conducteur peut configurer des modes de conduite, qui utilisent la puissance combinée du moteur à combustion et du moteur électrique afin de favoriser l'autonomie pour les longs trajets ou une dynamique sportive par exemple. Le concept est conçu pour que les clients puissent parcourir une grande partie de leurs trajets du quotidien en mode tout électrique.

Le Predictive efficiency assist adapte le comportement de récupération en roue libre en fonction de la situation. Il utilise les données d'itinéraire de la base de données de navigation et surveille la distance par rapport au véhicule précédent en utilisant les signaux de la caméra et du radar. Selon la situation, le système décide si la voiture doit avancer en roue libre avec le moteur éteint ou récupérer de l'énergie cinétique pour la convertir en énergie électrique.

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



Quand le régulateur de vitesse adaptif est actif, l'assistant d'efficacité prédictif assiste le conducteur en freinant et accélérant automatiquement afin d'améliorer l'efficacité et le confort. Néanmoins, si le conducteur n'a pas activé le régulateur de vitesse adaptif, un signal haptique sur la pédale d'accélérateur et un signal visuel dans le cockpit et l'affichage tête haute indiquent le meilleur moment pour relever le pied de l'accélérateur et utiliser au maximum l'énergie cinétique. Dans le même temps, des symboles dans le cockpit indiquent la raison pour laquelle la vitesse doit être abaissée avec des indicateurs spécifiques : limitations de vitesse, panneaux de zone urbaine, virages et pentes importantes, carrefours giratoires, intersections, sorties d'autoroute et ralentissement de la circulation.

Le conducteur peut alors choisir s'il souhaite intervenir dans les interactions entre le moteur électrique et le moteur essence et si oui comment. Il peut faire son choix entre trois modes de conduite :

Le mode hybride est automatiquement activé avec le guidage dans le système de navigation. Il peut également être activé manuellement à l'aide du bouton Mode. Dans ce mode, la charge de batterie est répartie de façon optimale pendant tout l'itinéraire afin de réduire la consommation de carburant, avec la priorité à l'électrique dans les zones urbaines et les embouteillages. Le système choisit entre la circulation en roue libre avec le moteur éteint ou la récupération de l'énergie cinétique, qui permet de récupérer jusqu'à 25 kW de puissance. Le moteur électrique est responsable des freinages légers de jusqu'à 0,1 g, c'est-à-dire de la majorité des freinages du quotidien. Un maximum de 80 kW d'énergie cinétique peut être généré via la récupération lors des freinages de jusqu'à 0,2 g, lors desquels les disques de freins sont utilisés. Si le guidage est actif dans le système MMI navigation, la stratégie prédictive essaye d'effectuer le dernier segment urbain de l'itinéraire en tout électrique et d'arriver à destination avec la batterie presque vide. La fonction de contrôle repose sur une grande quantité de données, notamment les informations de circulation obtenues en ligne, le profil de l'itinéraire choisi, des informations précises sur les environs immédiats issues des données de navigation (limitations de vitesse, types de routes, pentes montantes et descendantes) et des dernières données des capteurs embarqués.

Outre le mode hybride, le conducteur peut également choisir entre les modes « **EV** » et « **Battery Hold** ». En **mode EV**, la voiture fonctionne en tout électrique tant que le conducteur n'appuie pas sur l'accélérateur plus que jusqu'à un point de pression perceptible variable. Le mode EV est le paramètre de base au moment du démarrage. En mode **Battery Hold**, la capacité de la batterie est maintenue au niveau actuel.



Individuel : équipement et design

L'Audi Q5 55 TFSI e** est dotée d'une généreuse liste d'équipements de série : phares LED, sièges sport, réglage de la température automatique quatre zones, clé pratique, DIS avec écran couleur, affichages spécifiques électrique hybride rechargeable et roues de 18 pouces avec jantes forgées cinq bras. Les sièges arrière peuvent être déplacés de façon longitudinale et l'angle du dossier peut être ajusté. Des détails sportifs du pack S line extérieur contribuent au look dynamique du véhicule : des pare-chocs avant et arrière S line, un diffuseur double à l'arrière et une calandre Singleframe au design unique, avec plusieurs éléments en chrome foncé.

Pratique : charge rapide en quelques heures seulement

L'Audi Q5 55 TFSI e quattro** est livrée de série avec le système de charge Compact et un câble Mode 3 avec une prise Type 2 pour une utilisation aux stations de charge publiques. Le système de charge Compact comprend des câbles pour une utilisation à domicile et sur des prises industrielles, ainsi qu'une unité de contrôle. Le système comprend un indicateur de charge LED et des fonctions de sécurité telles que le contrôle de la température et du courant résiduel. Audi propose également un clip de charge, un support verrouillable à fixer au mur pour le système de charge. Une charge complète sur une prise industrielle CEE à 400 V/16 A prend seulement 2,5 heures. Le chargeur intégré charge la batterie au lithium-ion avec une puissance maximale de 7,4 kW. Mais même sur une prise de courant domestique, une batterie vide peut être chargée pendant la nuit, en six heures environ. La charge est également possible sur la route, grâce à l'e-tron Charging Service d'Audi, qui donne accès à quelque 100 000 points de charge en Europe. Pour charger son véhicule, le client n'a besoin que d'une carte, quel que soit le fournisseur.

Gestion de la charge depuis le canapé : l'application myAudi

L'application myAudi permet aux clients d'utiliser les services du portefeuille Audi connect depuis leur smartphone, ce qui est particulièrement pratique pour les modèles électriques. À l'aide de l'application, le client peut contrôler le niveau de batterie et l'autonomie de son véhicule, lancer le processus de charge et le programmeur de charge, et consulter les statistiques de charge et de consommation. De plus, la planification des itinéraires dans l'application et le système MMI navigation de la voiture affichent les stations de charge.

Par ailleurs, l'application myAudi permet de pré-régler la température avant le démarrage. Dans ce cas, le compresseur du système de réglage de la température et le chauffage auxiliaire de la voiture sont alimentés de façon électrique et le client peut définir la température exacte pendant le chargement de la batterie. Selon les équipements en option choisis, il en va de même pour le chauffage des sièges et du volant, du pare-brise, de la lunette arrière et des rétroviseurs, et pour la ventilation des sièges.

Audi accepte maintenant les commandes de l'Audi Q5 55 TFSI e quattro, au prix de base de 60 450 EUR en Allemagne. Les livraisons commenceront au troisième trimestre 2019.**

- Fin -

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



Consommation de carburant des modèles mentionnés ci-dessus

(La consommation de carburant et les émissions de CO₂ dépendent du niveau d'équipement choisi)

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



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.

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