

Communication produits et technologies

Clément LEFEVRE

Tél : 03 23 73 56 94

E-mail: clement.lefevre@audi.fr

www.media.audifrance.fr

Communication Audi Sport

Sabrina NICOLAS

Tél : 03 23 73 81 68

E-mail: sabrina.nicolas@audi.fr

www.media.audifrance.fr

Février 2021

Une Audi telle que le monde n'en a jamais vu : L'Audi e-tron GT

Informations condensées	2
Informations clés sur l'Audi e-tron GT quattro et l'Audi RS e-tron GT	
Faits et chiffres	
Aperçu des produits	3
Les modèles en détails	6
Tout ce que vous devez savoir à propos de l'Audi e-tron GT quattro et de l'Audi RS e-tron GT	
▶ Positionnement	6
▶ Design extérieur et aérodynamique	7
▶ Optiques et signatures lumineuses	10
▶ Design intérieur	10
▶ Conduite et récupération	12
▶ Batteries et gestion thermique	13
▶ Suspension	15
▶ Système d'aides à la conduite	16
▶ Son e-tron sport	17
▶ Commandes et affichage	17
▶ Infotainment et Audi connect	18
▶ L'artisanat rencontre l'industrie intelligente	19
Consommations	20

Les équipements, les données et les prix indiqués dans ce document se réfèrent à la gamme de modèles proposés en Allemagne. Sous réserve de modifications sans préavis ; sauf erreur ou omission.

Les valeurs de consommation collective de carburant et d'électricité pour tous les modèles cités et disponibles sur le marché allemand figurent dans la liste fournie à la fin du présent communiqué de presse.

Informations condensées

Électrique, sportive et innovante : L'Audi e-tron GT

Avec l'e-tron GT, Audi démontre à quel point la mobilité électrique sera fascinante. Ce coupé quatre portes combine un design percutant avec des performances électrisantes et un comportement dynamique. C'est le début d'une nouvelle ère, la GT du futur.

C'est une Audi que le monde n'a jamais vue auparavant : avec l'e-tron GT, le constructeur d'Ingolstadt expose ses projets pour façonner un avenir de mobilité excitant et fascinant. Deux modèles de la GT à propulsion entièrement électrique seront lancés sur le marché simultanément en Février 2021 : l'e-tron GT quattro et la RS e-tron GT. Ces deux modèles sont puissants, rapides et dynamiques, et tous deux ne produisent aucune émission de CO2. La somme de ces qualités donne un caractère fort qui réinterprète l'idée du grand tourisme.

L'extérieur de l'Audi e-tron GT est une œuvre d'art dynamique. Chaque surface et chaque ligne est harmonieuse : des phares, disponibles en option avec des projecteurs lasers, au large diffuseur arrière. En combinaison, les détails créent une sculpture qui semble avoir été façonnée par le vent. La ligne est extrêmement aérodynamique et le coefficient de trainée n'est que de 0,24. L'intérieur s'accorde également avec un design classique de GT : les sièges du conducteur et du passager avant sont installés en position basse sportive et séparés par une large console centrale, les sièges arrière offrent suffisamment d'espace, même pour les adultes. L'élégance calme du design intérieur souligne le caractère progressif de la voiture.

Une GT est une voiture de tourisme sportive avec un excellent comportement dynamique, aux lignes élégantes, qui invitent au voyage. L'Audi e-tron GT confirme ce caractère. Selon le modèle, la puissance des moteurs électriques est de 350 kW (476 ch) ou de 440 kW (598 ch), ce qui permet également des poussées dynamiques. L'autonomie de 488 kilomètres, qui est rendue possible par la batterie et sa capacité nette de 84 kWh, est également importante. Sa technologie de 800 volts permet une charge rapide en courant continu avec une puissance allant jusqu'à 270 kW. La suspension est également basée sur l'équilibre entre le dynamisme et le confort, grâce à des technologies telles que l'Audi drive select, la direction intégrale, l'amortissement piloté, la suspension pneumatique à trois chambres, la transmission intégrale électrique et le blocage du différentiel arrière. La taille des roues peut aller jusqu'à 21 pouces et les disques de frein - qui sont disponibles en option en carbone céramique - ont un diamètre allant jusqu'à 420 millimètres.

Comme tous les modèles Audi, l'e-tron GT est entièrement connectée. L'info-divertissement, les services en ligne d'Audi sont connectés et les systèmes d'assistance sont à la pointe de la technologie. Et comme l'œuvre d'art dynamique doit aussi bien sonner, Audi a composé un son unique pour l'e-tron GT. Ce son est puissant et progressif, comme celui d'une vraie Audi.

Faits et chiffres

L'Audi e-tron GT quattro et l'Audi RS e-tron GT

Positionnement

- Réinterprétation de la philosophie d'un modèle grand tourisme : coupé quatre portes avec un design élégant et dynamique équipée d'une motorisation électrique puissante ; très fiable pour les longues distances et les trajets quotidiens.
- RS e-tron GT, fer de lance de l'électrification chez Audi et Audi Sport
- Véhicule au design élégant qui trace les perspectives du futur de l'automobile

Design extérieur, aérodynamique et carrosserie

- Le design de l'e-tron GT a été développé sous le drapeau de la mobilité électrique
- Proportions sportives : grandes roues, voies larges, silhouette basse et empattement long
- Un langage de conception fluide comme nouvelle caractéristique
- Design sculptural : une calandre Singleframe basse dans la teinte du véhicule; les passages de roues arborent des quattro « blisters » distinctifs ; une ligne de toit basse et un toit en pente; un arrière affuté
- Le faible coefficient de traînée de seulement 0,24 permet une grande efficacité et une longue autonomie ; aérodynamique active avec des entrées d'air commutables pour les freins et les radiateurs, ainsi qu'un aileron arrière qui se déploie en plusieurs étapes, châssis intégralement caréné et large diffuseur
- Rigidité élevée et sécurité en cas d'accident grâce à l'acier ultrarésistant de l'habitacle et au renforcement du berceau de la batterie grâce à un revêtement en aluminium
- Longueur : 4,99 mètres ; largeur : 1.96 mètres ; hauteur : seulement 1,41 mètres ; coffre avant d'un volume de 81 litres, un volume de 405 litres à l'arrière pour l'e-tron GT quattro, 350 litres pour le modèle RS e-tron GT

Optiques et signatures lumineuses

- Phares Matrix LED de série sur l'Audi RS e-tron GT et disponibles en option pour l'e-tron GT quattro
- Phares Matrix Led avec Audi Laser Light disponibles en option pour les deux modèles : ils permettent de doubler la portée des feux de route
- Feu arrières avec bandeau lumineux, animations d'accueil au domicile et au départ

Design intérieur

- Tableau de bord orienté vers le conducteur et caractère « monoposto », qui confère une sensation d'espace
- Position de conduite basse, large console centrale, et banquette arrière accessible même pour les adultes
- La durabilité rencontre la sportivité et le confort : intérieur sans cuir, renforts faits avec de nombreux matériaux recyclés
- Plusieurs pack d'équipements et de design disponibles

Conduite et récupération

- Technologie électrique 4 roues motrices avec moteur synchrone sur l'essieu avant et l'essieu arrière; 2 vitesses de transmission sur l'essieu arrière.
- L'Audi e-tron GT quattro a une puissance totale de 350 kW (476 ch) et un couple de 630 Nm (640 Nm en mode boost), tandis que le RS e-tron GT a une puissance de 440 kW (598 ch) et un couple de 830 Nm ; le launch control (mode boost) fournit une puissance de 390 kW (530 ch) ou 475 kW (646 ch) pendant un maximum de 2,5 secondes
- 0-100 km/h en 4,1 ou 3,3 secondes (modèle RS) ; vitesse maximale de 245km/h pour l'e-tron GT quattro et 250km/h pour la RS e-tron GT
- Contrôle intelligent du mode roues-libres et de la récupération, récupération d'énergie au freinage jusqu'à 265 kW (360 ch)

Batteries et gestion thermique

- Batterie lithium-ion d'une capacité énergétique nette de 84 kWh (93 kWh brut) et d'un niveau de tension de 800 volts ; 396 cellules dans 33 modules
- Une charge en courant alternatif d'une puissance de 11 kW de série et de 22 kW disponible peu après le lancement sur le marché ; charge en courant continu d'une puissance allant jusqu'à 270 kW
- Autonomie de 488 km avec une charge (WLTP) - prévue pour l'Audi e-tron GT quattro ; temps de charge très courts : seulement cinq minutes pour une autonomie d'environ 100 km
- Gestion thermique sophistiquée avec quatre circuits de refroidissement, pompe à chaleur efficace de série; compatible pour une recharge rapide en courant continu sur la route
- e-tron Charging Service avec environ 200 000 points de recharge en Europe et des tarifs attractifs

Suspension

- Centre de gravité bas et excellente répartition des masses grâce à la position de la batterie et à la disposition des moteurs électriques
- De série : amortissement piloté, blocage du différentiel de l'essieu arrière, système dynamique Audi drive select
- En option (de série sur le modèle RS) : blocage contrôlé du différentiel de l'essieu arrière et suspension pneumatique adaptative à trois chambres ; en option pour les deux modèles : 4 roues directrices
- Disques de frein avec revêtement en carbure de tungstène en option (de série sur le modèle RS) ; disques de frein en carbone céramique en option pour les deux modèles
- Jantes de 19 à 21 pouces, conception aérodynamique ; jantes de 20 et 21 pouces à pales aérodynamiques

Systèmes d'aide à la conduite

- Systèmes de sécurité Audi pre sense de série ; packs « Route », « Ville » et « Stationnement » en option ; adaptive cruise assist et park assist

Son e-tron sport

- Le son standard de l'AVAS est déjà plus sonore que ce qui est recommandé par la loi
- e-tron sport sound en option pour un son supplémentaire à l'extérieur et à l'intérieur (de série sur le modèle RS e-tron GT), selon le réglage de l'Audi drive select

Commandes et affichages

- Audi Virtual Cockpit plus (12,3 pouces) et écran tactile MMI plus (10,1 pouces) de série, commande vocale ; affichage tête haute en option ; personnalisation possible de série

Infotainment et Audi connect

- Navigation MMI plus avec hotspot Wi-Fi de série, navigation intelligente avec fonctions spécifiques à l'e-tron
- Vaste gamme de services Audi connect ; planificateur d'itinéraire pour calculer l'itinéraire le plus rapide avec les arrêts les plus courts possibles en fonction de la puissance des points de recharge
- Audi phone box et Système audio Bang & Olufsen en option

L'artisanat rencontre l'industrie intelligente

- Production de l'e-tron GT chez Audi Böllinger Höfe, sur le site de production de Neckarsulm, en combinant technologie d'usine intelligente et savoir-faire artisanal
- Production neutre en carbone, utilisation de l'éco-électricité et du biogaz
- Atelier de carrosserie indépendant et innovant, chaîne de montage partagée avec l'Audi R8

Les modèles en détails

Dynamisme, efficacité et élégance : l'Audi e-tron GT quattro et l'Audi RS e-tron GT

La mobilité électrique devient dynamique et fascinante, comme le prouve l'Audi e-tron GT. Le coupé quatre portes, qui sera introduit sur le marché avec son dérivé sportif RS en même temps, réinterprète l'idée classique du grand tourisme : son design est très élégant, la technologie révolutionnaire. Deux puissants moteurs électriques offrent une transmission intégrale électrique fiable et des performances routières époustouflantes. La batterie haute tension d'une capacité de 84 kWh (net) permet une autonomie allant jusqu'à 488 kilomètres (Norme WLTP prévue pour l'Audi e-tron GT quattro) et peut être rechargée extrêmement rapidement grâce à sa technologie 800 volts. Suspension, éclairage, commandes, connexion ou son sport e-tron: l'Audi e-tron GT quattro et la RS e-tron GT témoignent d'une expertise technique accumulée et de la passion du constructeur Audi pour les détails.

Positionnement

Le SUV tout électrique Audi e-tron et son dérivé coupé e-tron Sportback ont été les pionniers avec lesquels Audi s'est lancée avec succès dans un avenir vers la mobilité électrique. Maintenant, le constructeur d'Ingolstadt fait sa deuxième déclaration : le coupé e-tron GT à quatre portes est un modèle de Gran Turismo à l'élégance dynamique mais avant tout une Audi que le monde n'a jamais vue auparavant. L'e-tron GT est puissante, sportive, fiable et élégante. Elle reflète toute la passion avec laquelle Audi développe et construit ses voitures.

La RS e-tron GT et l'e-tron GT quattro sont conçues comme des voitures puissantes et rassurantes avec une excellente convivialité au quotidien et la capacité d'effectuer de longues distances. Elles combinent perfection, fascination et innovation pour former une œuvre d'art technique : leurs caractéristiques de conduite sont fondées sur des compétences d'ingénierie progressistes, la conduite est électrisante et le design est né de la passion pour la beauté et la perfection typique chez Audi.

Sportive, électrique, pionnière : l'Audi e-tron GT est le modèle sportif électrique d'Audi

L'Audi e-tron GT ajoute un nouveau chapitre à l'histoire d'Audi : c'est une berline sportive suprême et la version RS est dotée d'un dynamisme distinct. Elle combine une conception expressive avec des performances électrique impressionnantes, un rendement élevé et une excellente polyvalence au quotidien. Ces propriétés en font une pionnière pleine de caractère qui façonne l'avenir du constructeur. L'e-tron GT apporte le «Vorsprung durch Technik» sur la route et met l'accent sur les standards Audi comme étant son modèle sportif électrique de référence : sportif, électrique et pionnier.

L'Audi e-tron GT s'adresse en particulier aux passionnés de voitures sophistiquées et axées sur les performances. Ils accordent une grande importance à la durabilité, au design et à la haute technologie. D'âge moyen et de classe élevée, c'est pourquoi ils ont un revenu mensuel élevé et

peuvent se permettre plusieurs véhicules. Ils partagent avec Audi leur passion pour les accélérations sophistiquées et l'amour du détail, ainsi que la précision maximale et la qualité de fabrication des productions siglées des quatre anneaux.

En Février 2021, l'Audi e-tron GT sera introduite sur les marchés en deux versions : en tant qu'Audi e-tron GT quattro avec un prix de base de 101.500 EUR et en tant que RS e-tron GT quattro à partir d'un prix de 140.700 EUR en France. Le modèle RS est le parangon de la mobilité électrique chez Audi : une puissance de 440 kW (598 ch), un 0 à 100 km/h en 3,3 secondes (en overboost) et des liaisons au sol high-tech avec des fonctionnalités comme la suspension pneumatique à trois chambres, la direction intégrale (en option) et le blocage de différentiel piloté de l'essieu arrière.

Design extérieur et aérodynamique

L'Audi e-tron GT est un coupé quatre portes élégant qui symbolise la nouvelle signature du design Audi. Ce design présente un langage expressif qui souligne une conception de l'automobile innovante représentée par la sportivité et la progressivité.

Signification : signature émotionnelle et perspectives pour la conception future

Suite aux dessins du concept Audi Prologue, qui a offert une véritable perspective pour le langage de conception des modèles hauts de gamme dès 2014, l'Audi e-tron GT constitue la prochaine étape évolutive du style Audi. En tant que berline grand tourisme, elle fascine par son design sculptural. Ce qui s'applique à nos productions les plus haut de gamme s'applique également ici : les proportions sont la base d'une bonne conception. En d'autres termes : un empattement long, une voie large, de grandes roues et une silhouette basse. L'e-tron GT a exactement ces proportions idéales. Son dessin est le point de départ de la conception des futurs modèles électriques d'Audi - ils auront un design extérieur nettement plus fluide que les modèles actuels.

Comme c'est toujours le cas chez Audi, le design n'est pas une fin en soi mais plutôt le lien entre forme et fonction: en ligne avec la mobilité électrique, le design de l'e-tron GT permet une aérodynamique sophistiquée - l'esthétique naît donc aussi de l'efficacité. L'e-tron GT adopte délibérément les éléments de conception établis de l'e-tron, la première voiture électrique d'Audi, et les affine de manière ciblée. Par exemple, le dessin des portes rappelle la présence de la batterie entre les essieux, c'est le véritable cœur de la voiture.

Modèle électrique Gran Turismo : principes classiques et nouvelle perspective

Sportivité et confort - ce sont les deux principes de base lors de la conception d'un modèle grand tourisme. Le design de l'Audi e-tron GT reprend cette idée et lui ajoute une nouvelle perspective : la durabilité joue un rôle important dans la mobilité électrique. Cela commence par l'idée initiale et s'exprime à travers le design. L'aérodynamique optimisée de l'e-tron GT est une preuve visible de la recherche du développement durable. Son faible coefficient de traînée de 0,24 augmente le niveau d'efficacité et permet une plus longue autonomie.

Ces idées de base peuvent également être repérées à l'intérieur de l'e-tron GT. Par exemple, le tableau de bord - qui est tourné vers le conducteur comme pour tous les modèles Audi sportifs - repose dans un design intérieur spacieux, caractéristique d'une voiture de sport de tourisme

confortable et dynamique. Ainsi, l'Audi e-tron GT équipée du pack design sans cuir qui se compose principalement de matériaux recyclés, démontre que la durabilité est un aspect important d'une berline sportive électrique.

Design extérieur : sculpture dynamique aux proportions parfaites

La Gran Turismo entièrement électrique donne un nouvel élan au langage du design Audi : c'est une sculpture dynamique qui se tient sur la route comme si elle était sculptée à partir d'un bloc unique.

L'Audi e-tron GT le prouve : le conditionnement d'une voiture électrique dotée d'une batterie imposante et le design fascinant d'une Gran Turismo au profil bas et aux proportions puissantes ne sont pas en contradiction. Ceci est rendu possible par un creusement dans la batterie. Les passagers à l'arrière peuvent mettre leurs pieds sur ce que l'on appelle le repose-pieds, ce qui leur permet de s'asseoir dans une position plus basse et de profiter d'une garde au toit généreuse malgré la ligne de toit basse. En combinaison avec les passages de roues équipés de jantes jusqu'à 21 pouces et l'empattement de 2,90 mètres, cette solution crée des proportions idéales et confère à la GT haute performance une présence extraordinaire sur la route.

Avec ses couleurs inversées, la calandre Singleframe iconique avec les anneaux Audi représente le design expressif de l'e-tron GT tel un indicateur clair de la propulsion électrique. La calandre, qui réinterprète le motif classique en nid d'abeille, est peinte de la même couleur que la carrosserie pour la première fois chez Audi, cette calandre et les entrées d'air latérales sont encadrées par un masque noir. Alors que l'objectif principal du Singleframe dans les modèles à moteur à combustion est de refroidir le moteur, sur l'e-tron GT, elle cache la majorité des capteurs. Seul le bas du Singleframe a des sections ouvertes pour l'alimentation en air.

Le conditionnement technologique de la propulsion électrique permet une extrémité avant plate et offre ainsi au conducteur une vue fascinante sur l'avant et directement sur la route. Cette vue est concentrée, du fait que le capot est encadré par des ailes fortement incurvées des deux côtés. Cette perspective inhabituelle et le dynamisme de la conduite créent une expérience de conduite qui façonne le caractère de la Gran Turismo électrique.

Vue latérale : des lignes fluides

La fluidité du dessin se démarque de profil. Le long capot et le pare-brise plat se prolongent dans une ligne de toit plongeante. L'habitacle s'étend au-dessus d'une carrosserie qui évoque la puissance. A l'arrière, les montants C légèrement inclinés plongent élégamment vers une ligne d'épaule musclée.

Des arêtes vives traversent les grands passages de roues - ces quatre blisters aux passages de roues sculptés symbolisent la transmission intégrale électrique. Ils sont une caractéristique stylistique de nombreux modèles Audi, mais nulle part ailleurs ils ne sont aussi prononcés que sur l'Audi e-tron GT. La transmission quattro est encore accentuée par la combinaison d'un centre de gravité bas dans la partie centrale de la carrosserie et de la ceinture de caisse marquée. L'habitacle « Sportback » profilé se fond avec la carrosserie : avec sa ligne de toit fluide, qui est encore 17 millimètres plus basse que dans une A7 Sportback, elle souligne la personnalité sportive de l'e-tron GT.

Les feux à l'arrière sont reliés par une bande lumineuse. Un diffuseur visuellement démarqué donne à l'e-tron GT un look incomparable dans la gamme Audi. Le becquet avec lèvre de spoiler intégrée est parallèle à la bande lumineuse et complète le look sportif.

Les jantes de 19 à 21 pouces soulignent le puissant design et signalent déjà les capacités sportives de l'e-tron GT lorsque le véhicule est à l'arrêt. La palette de couleurs comprend neuf coloris, dont le nouveau vert tactique. Selon la finition de la peinture, le Singleframe est disponible soit couleur carrosserie ou en gris Manhattan clair – ou dans le pack esthétique noir, avec les garnitures de bas de caisse et le diffuseur contrastés. Les trois packs carbone différents sont encore plus exclusifs. Audi peut également fournir les boîtiers des rétroviseurs extérieurs et l'ensemble du toit en polymère renforcé de fibres de carbone (CFRP) sur demande. En standard, le toit est en verre calorifuge.

Travail d'équipe : le design rencontre l'aérodynamique

L'aérodynamique n'est pas un vain mot sur l'e-tron GT, mais plutôt une caractéristique de conception importante. Le design de l'e-tron GT avec son coefficient de traînée de 0,24 semble avoir été façonné par l'air - et c'est le cas. Il a été développé en étroite collaboration entre les concepteurs et les ingénieurs aérodynamiques.

Les entrées d'air dans la partie inférieure à l'avant jouent un rôle important. Les prises d'air verticales à aux extrémités du spoiler avant guident l'air dans les passages de roue de manière à ce qu'il s'écoule à proximité de la roue puis sur le côté. La plupart des jantes comportent des pales légères qui ne mesurent que 2 à 3 millimètres d'épaisseur. Ce revêtement augmente encore plus l'efficacité aérodynamique.

Derrière les grandes nervures sous les phares et derrière les ouvertures dans le coin du Singleframe, il y a une entrée d'air de refroidissement variable, qui assure une aérodynamique active. Dans un souci d'écoulement, les deux entrées d'air froid variables restent fermées le plus souvent possible. Lorsqu'elles s'ouvrent, en cas de conduite dynamique, les canaux en Y envoient l'air vers les refroidisseurs et dans les passages de roues avant, afin de refroidir les freins.

Le deuxième facteur majeur dans le concept d'aérodynamique active est le becquet arrière, qui s'ouvre électriquement dans deux positions différentes en fonction de la vitesse de conduite. Il fonctionne étroitement avec le soubassement lisse qui se termine par un large diffuseur. Cela permet à l'air de s'écouler proprement vers l'extrémité arrière, et le soulèvement qui se produit sur l'essieu arrière à des vitesses élevées est presque entièrement compensé. Lorsque la suspension pneumatique adaptative (de série sur le modèle RS) abaisse la carrosserie, elle augmente cet effet en améliorant davantage le débit d'air, la stabilité de la manipulation et en réduisant la portance.

L'e-tron GT est également à un niveau supérieur en matière d'aéro-acoustique. Son pare-brise est en verre antibruit de série, les vitres latérales et arrière est disponible en option avec ce type de verre. Des mesures d'isolation ciblées sur tout la carrosserie empêchent les bruits gênants de pénétrer à l'intérieur. Des composants en acier formé à chaud et donc à très haute résistance forment la solide colonne vertébrale de la cellule passagers. Le boîtier de la batterie se compose de profils en aluminium et la membrane extérieure est entièrement constituée de feuilles

d'aluminium.

Dimensions : Gran Turismo par excellence

L'Audi e-tron GT a les dimensions d'une GT classique : avec un empattement de 2,90mètres, elle mesure 4,99 mètres de longueur, 1,96 mètre de largeur et seulement 1,41 mètre de hauteur. Le compartiment à bagages offre un volume de 405 litres sur l'e-tron GT quattro - 350 litres sur la version RS e-tron GT ; et un deuxième compartiment à bagages sous le capot avant offre encore 81 litres d'espace.

Optiques et signatures lumineuses

Les phares et les feux arrière sont des éléments caractéristiques du design extérieur de l'Audi e-tron GT et renforcent le design extérieur expressif. Les signatures lumineuses LED à l'avant et à l'arrière présentent une modélisation tridimensionnelle prononcée et soulignent le design élégant de l'e-tron GT. Les feux de jour offrent une signature lumineuse saisissante, ainsi que la garniture design bleue caractéristique des feux de route laser optionnels qui est au centre des phares pour la première fois chez Audi. La bande lumineuse sculpturale à l'arrière s'étend sur toute la largeur du véhicule, passant dynamiquement d'une ligne au centre à des segments de plus en plus grands vers l'extérieur, ce qui rend l'e-tron GT encore plus imposante.

Trois variantes de phares sont disponibles pour l'e-tron GT. Audi les fournit de série en technologie LED avec des clignotants dynamiques. Les phares Matrix LED sont disponibles en alternative. Leurs feux de route continus peuvent éclairer avec une luminosité maximale sans éblouir les autres usagers de la route. La RS e-tron GT est équipée de série de phares Matrix LED. Les phares Matrix LED avec éclairage laser Audi viennent en complément haut de gamme. Un spot laser est installé à côté du module de feux de croisement. Le spot laser est activé à partir d'une vitesse de 70 km/h et double la portée des feux de route.

Animation lumineuse de départ / retour de la maison : le personnage rendu visible

Les phares haut de gamme offrent une autre caractéristique : la cinématique de départ / retour à la maison à l'avant et à l'arrière. La séquence de départ est inspirée par la puissance d'une onde sonore : l'illumination des éléments individuels s'accumule rapidement et fortement, puis recule brièvement avant de tout recommencer dans un second temps. Toutes les animations du modèle RS sont encore plus dynamiques.

Design intérieur

L'intérieur de l'e-tron GT donne une impression de grand tourisme en mettant l'accent sur la sportivité, le confort et l'espace. Les matériaux durables jouent également un rôle important dans la conception de cette voiture de sport électrique.

Intérieur : sportif, luxueux, et confortable

La disposition du poste de pilotage axé vers le conducteur, inspirée par l'idée du "monoposto", est une caractéristique des modèles sportifs Audi et de l'e-tron GT en particulier. La partie

centrale de la planche de bord est légèrement inclinée vers la gauche, et la console centrale semble légère et plongeante. Sa partie supérieure est éloignée du conducteur par un grand arc élégant. L'Audi Virtual Cockpit Plus se détache dans cet espace, tandis que l'écran tactile MMI est entouré d'une lunette noire piano qui semble flotter au-dessus du tableau de bord. Le pack d'éclairage ambiant comporte un badge "e-tron" lumineux et rétroéclairé dans la partie droite.

Un contour renforcé sépare la partie supérieure du tableau de bord de la partie inférieure qui contient le panneau de commande du système de climatisation automatique à trois zones de série avec ses boutons physiques. Les bouches d'aération latérales plates ont un aspect résolument technique et soulignent la largeur de l'intérieur, avec des supports en aluminium entourant leurs extrémités. Un long arc sous le pare-brise s'étend d'une porte à l'autre. Le design sportif des garnitures des portes avant se fond visuellement en ligne droite dans les bords des ailes de la partie avant.

Le conducteur et le passager sont assis dans une position basse et sportive, séparés par une large console centrale. Le sélecteur de vitesses compact est situé sur la console centrale. Son design épuré souligne la sensation de légèreté de l'espace et offre une expérience de contrôle haptique très précise. Les sièges arrière offrent suffisamment d'espace, même pour les adultes. La qualité et le traitement sans compromis des matériaux reflètent le souci du détail avec lequel Audi développe et construit ses voitures.

La durabilité est le nouveau "premium" : matériaux, couleurs et équipements

La sportivité et la durabilité ne sont pas contradictoires ; ensemble, elles caractérisent la compréhension du luxe dans le cadre de la mobilité électrique chez Audi. L'e-tron GT le prouve avec son design sans cuir. Les sièges sont rembourrés soit avec une combinaison de cuir artificiel et de matériau Kaskade, soit avec un mélange de cuir artificiel et de matériau en microfibre Dinamica. Des matériaux recyclés sont utilisés dans les deux cas, par exemple des fibres de polyester qui ont été fabriquées à partir de vieilles bouteilles en plastique, de textiles ou de fibres résiduelles provenant des lisières. Il y a 119 bouteilles plastiques recyclées dans chaque siège Kaskade. Le matériau Dinamica est similaire à l'Alcantara, tandis que le matériau Kaskade, dont la conception des coutures est basée sur l'aspect du Singleframe, rappelle les fibres naturelles telles que la laine.

Audi propose également un ensemble en cuir de différentes couleurs comme alternative. Le pack RS comprend un matériau en microfibres sur la planche de bord, le volant et la garniture de la console centrale, avec des coutures rouges ou grises qui soulignent la sportivité. La moquette et les tapis de sol sont fabriqués en Econyl dans les deux modèles. Ce matériau est composé à 100 % de fibres de nylon recyclées provenant de chutes de production, de restes de tissus et de tapis ou d'anciens filets de pêche.

Tous les matériaux de l'intérieur de l'e-tron GT sont usinés avec qualité. La grande surface d'inserts sur le tableau de bord est peinte en gris graphite ou en argent palladium (sur le modèle RS) de série ; le bois de noyer ou le carbone mat sont disponibles en option. L'éclairage d'ambiance ajoute des effets lumineux subtils, notamment sur les haut-parleurs des portes. Le logo « e-tron GT » est projeté au sol lors de l'ouverture de la portière. Sur la RS e-tron GT, les éléments de design, les couleurs et les matériaux d'Audi Sport soulignent le niveau de performance élevé.

Les sièges avant sont disponibles en trois versions. Les sièges sport à réglage électrique huit directions et les revêtements en cuir synthétique Nappa nacré sont de série dans la GT quattro e-tron. La RS e-tron GT est équipée de sièges sport plus à réglage électrique 14 directions et chauffants. Les sièges sport plus à 18 réglages, les soutiens lombaires à réglage pneumatique, la climatisation et une fonction de massage sont disponibles en option pour les deux modèles. Dans les deux variantes sport plus, les panneaux centraux des sièges présentent un motif en nid d'abeille perforé. Les sièges du modèle RS ont une ouverture dans la partie supérieure du dossier qui est recouverte d'une lunette en forme d'entonnoir. Les sièges et le volant portent ici des insignes spéciaux, tandis que les pédales et le repose-pieds sont en acier inoxydable.

La personnalisation Audi Exclusive d'Audi Sport répond à de nombreux souhaits personnels des clients, notamment en ce qui concerne le cuir, les coutures et les ceintures de sécurité.

Conduite et récupération

La GT entièrement électrique d'Audi offre des performances dynamiques avec ses deux motorisations : L'e-tron GT quattro accélère de 0 à 100 km/h en 4,1 secondes, tandis que le modèle RS a besoin de 3,3 secondes (en mode "boost" dans chaque cas). La vitesse maximale est de 245 km/h et de 250 km/h.

Le moteur électrique avant de l'e-tron GT quattro développent 175 kW (238 ch), et le moteur arrière 320 kW (435 ch). Ces deux moteurs électriques conservent des réserves pour les situations de conduite extrêmes, c'est pourquoi la somme de leurs puissances individuelles dépasse considérablement la puissance totale du moteur de 350 kW (476 ch). Jusqu'à 390 kW (530 ch) sont disponibles pendant 2,5 secondes en mode "boost" via le launch control. Le couple total est de 630 Nm, 640 Nm en mode boost. Sur la RS e-tron GT, le moteur électrique de l'essieu avant produit également 175 kW (238 ch), tandis que le moteur de l'arrière produit 335 kW (456 ch). La puissance totale est de 440 kW (598 ch), et le couple total est de 830 Nm. En mode boost, la puissance augmente brièvement jusqu'à 475 kW (646 ch).

Les moteurs PSM (moteurs synchrones à excitation permanente) de l'e-tron GT fonctionnent avec une grande efficacité. Le moteur électrique, sa puissance électronique et la transmission forment un bloc compact sur les deux essieux. Le moteur électrique arrière transmet son couple via une transmission à deux vitesses. La première vitesse à rapport court permet une accélération fulgurante lors du démarrage avec le launch control associé au boost. Si le conducteur décide de ne pas utiliser cette option, l'e-tron GT démarre en seconde vitesse. D'une manière générale, le deuxième rapport long améliore l'efficacité et fournit également une grande réserve de puissance.

quattro revisité : traction intégrale électrique

L'e-tron GT quattro et la RS e-tron GT sont équipées d'une transmission intégrale électrique, seul le mode "efficiency" de l'Audi drive sélectionne le système de traitement dynamique en donnant la priorité à la traction avant. En cas de chaussée glissante, de besoins en puissance élevés ou de virages rapides, le moteur électrique de la propulsion arrière est également activé ici, et ce environ cinq fois plus vite qu'avec une transmission quattro mécanique. La transmission intégrale électrique régule la répartition du couple moteur entre les essieux - de manière continue,

entièrement variable et en quelques millièmes de seconde. Le principe quattro de la transmission intégrale qu'Audi a lancé sur le marché il y a plus de 40 ans, se présente à un niveau technologique nouveau et fascinant.

Lorsque le conducteur relâche la pédale de droite, la conduite passe en roues-libres, permettant à la GT de glisser avec élégance et efficacité. En revanche, la voiture récupère de l'énergie au lever de pied en mode "dynamique" de l'Audi drive select. Quel que soit le mode sélectionné, le conducteur peut utiliser les palettes du volant pour régler deux niveaux de récupération manuelle ou sélectionner un niveau automatique dans le système MMI. Dans ce cas, l'aide à l'efficacité prédictive régule la navigation et la récupération sur la base des données provenant de la navigation et des capteurs embarqués.

Lors du freinage, les moteurs électriques effectuent à eux seuls des décélérations jusqu'à environ 0,3 g, soit la grande majorité des freinages au quotidien. Cela leur permet de récupérer jusqu'à 265 kW. Les freins hydrauliques des roues ne sont activés que lorsque le conducteur freine très fortement, la récupération restant active presque jusqu'à l'arrêt du véhicule. Dans toutes les situations de conduite - accélération totale, tenue de route dynamique, navigation ou récupération des freins - la GT reste inébranlablement stable car ses systèmes de commande des freins, de la suspension, de la conduite et de l'électronique de puissance sont étroitement liés et fonctionnent de concert.

Batteries et gestion thermique

Le système de batterie lithium-ion de l'Audi e-tron GT quattro et de la RS e-tron GT est situé entre les essieux, au point le plus bas de la voiture. Cela permet d'obtenir un centre de gravité bas, approprié pour une voiture de sport, et une répartition du poids entre les essieux avant et arrière très proche de la valeur idéale de 50/50.

La batterie haute tension peut stocker 84 kWh d'énergie nette (93 kWh bruts) dans les deux modèles. Elle intègre 33 modules de cellules, chacun d'entre eux comprenant douze cellules avec une membrane extérieure flexible. 30 modules forment le niveau inférieur qui comporte un large renforcement dans la partie arrière, ce qui crée de l'espace pour les pieds des passagers arrière. Le plancher supérieur de la batterie contient trois autres modules situés sous les sièges arrière. Les connexions, les fusibles et l'unité de commande principale sont situés sous la console centrale. La tension du système de 800 volts permet une sortie continue élevée et raccourcit la durée de charge ; en outre, elle réduit le poids et l'espace requis par le câblage.

La structure interne de la batterie qui contient les modules, le cadre qui l'entoure et les plaques de couverture sont en aluminium léger. Le système de batterie contribue de manière significative à la rigidité et à la sécurité en cas d'accident du châssis auquel il est fixé par 28 vis. Sous l'espace de la cellule, se trouve une structure composée de sections extrudées plates à travers lesquelles circule un liquide de refroidissement. La température idéale de la batterie se situe entre 30 et 35 degrés Celsius.

Gestion thermique de haute technologie : quatre circuits de refroidissement distincts
Quatre circuits de refroidissement séparés régulent la température des composants haute

tension et de l'intérieur, chacun à son propre niveau de température. Ils peuvent être interconnectés de manière flexible si nécessaire. Si le conducteur exige une puissance élevée plusieurs fois de suite, des vannes couplent le circuit de refroidissement de la batterie avec le circuit de refroidissement du système de climatisation - le refroidissement intensif maintient les performances de la conduite à un niveau élevé et constant. Le circuit de refroidissement contribue également au refroidissement lors de la charge rapide du courant continu, qui peut chauffer la batterie jusqu'à 50 degrés Celsius.

L'équipement de série de l'e-tron GT comprend une pompe à chaleur qui chauffe l'intérieur avec la chaleur résiduelle des composants à haute tension. Elle peut réduire considérablement la perte d'autonomie causée par la climatisation, surtout en hiver lorsqu'elle remplace l'élément chauffant thermoélectrique. Les clients peuvent gérer la climatisation de l'habitacle à distance et la recharge via leur smartphone grâce à l'application myAudi. L'e-tron GT est équipée en option d'un système de climatisation thermique qui comprend également les rétroviseurs extérieurs et la lunette arrière.

De 11 à 270 kW : charge en courant alternatif et continu

Les prises de chargement de l'e-tron GT sont situées derrière les roues avant. Les deux côtés sont équipés de connexions pour le courant alternatif (AC) et il y a également une connexion pour le courant continu (CC) sur le côté droit. L'Audi e-tron GT est livrée à ses clients avec deux câbles de charge : un câble mode 3 pour les bornes publiques et le système de charge "compact" pour le garage. Le système de charge intelligent "connect" est disponible en option. Sa connexion Internet permet à la fois le contrôle via l'application myAudi et la mise à jour des fonctions. En coopération avec un système de gestion de l'énergie domestique approprié, le système de charge intelligente offre d'autres fonctions comme la recharge lorsque l'électricité est moins chère en vertu d'un tarif variable.

L'e-tron GT peut se charger avec 11 kW AC de série, ce qui lui permet de recharger une batterie vide pendant la nuit. Un chargeur optionnel de 22 kW suivra peu après l'introduction sur le marché. Avec une borne CC suffisamment puissante, la GT électrique atteint une capacité de charge de pointe de 270 kW. Cela lui permet de recharger l'énergie nécessaire pour une distance allant jusqu'à 100 kilomètres en un peu plus de cinq minutes. La charge de 5 à 80 % prend moins de 23 minutes dans des conditions idéales.

En Europe, les clients peuvent utiliser l'offre e-tron charging service, qui comprend actuellement environ 200 000 points de recharge publics. Ils peuvent accéder à ces points de chargement avec une seule carte. Les clients d'Audi paient un tarif unique dans 26 pays et bénéficient de conditions favorables sur le réseau européen de recharge rapide de Ionity. Au cours de la première année, Audi prend en charge l'abonnement pour le tarif « transit », qui offre un prix réduit pour l'électricité.

Sur le cycle NEDC, l'Audi e-tron GT quattro consomme en moyenne 19,6-18,8 kWh d'énergie pour 100 kilomètres, le modèle RS en consomme 20,2-19,3. Cela donne des autonomies moyennes allant jusqu'à 488 kilomètres et 472 kilomètres (prévisions WLTP).

Suspension

La suspension est l'un des éléments qui joue un rôle crucial dans le caractère harmonieux de l'Audi e-tron GT quattro et de la RS e-tron GT. Elle est un partenaire agréable de la conduite dynamique, tout en restant toujours sécurisante et souple, quelle que soit la pression exercée sur elle. La philosophie de GT peut également être parfaitement expérimentée ici.

Les suspensions sont sportives et à double triangulation. Presque toutes les pièces, y compris le berceau et les bras de suspension, sont forgées ou moulées en aluminium. La direction électromécanique a une démultiplication sportive et directe sans paraître abrupte. Audi propose une direction intégrale en option. Un entraînement par broche fait tourner les roues arrière de 2,8 degrés au maximum - dans le sens opposé jusqu'à une vitesse d'environ 50 km/h pour augmenter l'agilité et la maniabilité, et dans la même direction à partir d'une vitesse d'environ 80 km/h pour maintenir la stabilité. Entre 50 et 80 km / h, selon la situation de conduite, il y a une transition continue entre un angle de braquage dans des directions opposées et un angle de braquage dans la même direction.

Jusqu'à 21 pouces et 420 millimètres : roues et freins

La gamme de jantes en alliage commence en 19 pouces pour l'Audi e-tron GT quattro et se termine en 21 pouces pour les deux modèles. Le format de 20 pouces (de série pour la RS e-tron GT) est disponible en trois designs. Un nouveau processus de production est mis en place pour l'aluminium utilisé pour la production de ces jantes et réduit considérablement les émissions de CO2. Presque tous les pneus sont optimisés en termes de résistance au roulement ; pour les jantes en 21 pouces, des pneus performances sont disponibles en option.

Il existe également des différences entre les freins des deux modèles. Des disques en acier sont fournis de série sur l'e-tron GT quattro, tandis que le modèle RS est équipé de disques en fonte avec un revêtement en carbure de tungstène (en option sur l'e-tron GT quattro). Ce revêtement augmente la performance de freinage et réduit l'usure et donc la poussière de frein. En même temps, il prévient la rouille, un phénomène typique observé dans de nombreuses voitures électriques qui n'utilisent pas très souvent leurs freins hydrauliques, substitués par le freinage régénératif. Des étriers fixes à dix pistons pincent les disques en tungstène de l'essieu avant. Au sommet de la gamme, des disques de frein en carbone céramique, particulièrement légers, puissants et durables, sont disponibles en option pour les deux modèles. Ils ont un diamètre de 420 millimètres à l'avant.

Un contrôle précis : la suspension pneumatique et l'amortissement

Alors que la suspension adaptative est optionnelle sur l'Audi e-tron GT quattro, elle est de série pour le modèle RS. Sa suspension pneumatique à trois chambres offre une suspension de base confortable et permet de régler la hauteur de caisse - 22 millimètres vers le bas et 20 millimètres vers le haut. Les chambres de chaque ressort peuvent être activées et désactivées individuellement pour s'adapter au mode de conduite, et elles fonctionnent en étroite collaboration avec les amortisseurs pilotés (de série). Les deux systèmes sont gérés par une unité de commande centrale, la plate-forme électronique du châssis (ECP).

Grâce à l'Audi drive select (de série), le conducteur peut spécifier comment la suspension

pneumatique, les amortisseurs, les moteurs électriques, la transmission à deux vitesses et le blocage contrôlé du différentiel de l'essieu arrière doivent fonctionner. Le conducteur peut commuter entre les modes "confort", "efficiency", "dynamique" et "individuel" via un commutateur. En mode "efficiency", la caisse est abaissée au niveau le plus bas, afin de favoriser une meilleure circulation de l'air et la vitesse maximale est limitée à 140 km/h. En mode "dynamique", la transmission intégrale électrique fonctionne avec une prépondérance sur l'essieu arrière et les systèmes de suspension sont réglés sur un mode sportif.

Pour la tenue de route dynamique : blocage du différentiel arrière

Une pièce mécanique sur l'essieu arrière complète la transmission intégrale électrique. L'Audi e-tron GT quattro est équipée en série d'un blocage de différentiel avec des valeurs de blocage fixes en poussée comme en traction. Il améliore la traction et la stabilité et réduit les réactions aux transferts de masses ; des interventions mineures sur les freins et la direction des roues complètent son travail. Le blocage de différentiel contrôlé de l'essieu arrière est disponible en option et fait partie de l'équipement de série de la RS e-tron GT. L'embrayage multidisques est son élément central. Il peut être actionné de manière entièrement variable, et la plage de blocage s'étend de zéro à 100 %. Le conducteur peut le percevoir sur les surfaces glissantes et lors d'un freinage d'urgence : Dans ce cas, le verrouillage s'ouvre complètement, ce qui permet au contrôle électronique de la stabilisation (ESC) de freiner chaque roue avec une grande précision. Il améliore la traction et la stabilité, augmente l'accélération latérale et réduit le comportement de changement de charge grâce à une vectorisation ciblée du couple. La roue arrière à l'intérieur du virage est freinée de manière ciblée lorsque la voiture entre dans un virage serré, ce qui fait que la voiture tourne légèrement dans le virage.

Systèmes d'aides à la conduite

L'Audi e-tron GT quattro et la RS e-tron GT sont introduites sur le marché avec une large gamme de systèmes d'aide à la conduite. Les systèmes de sécurité de base, Audi pre sense front et Audi pre sense, sont de série. Il en va de même pour le système d'alerte de franchissement de ligne et le régulateur de vitesse. Les systèmes optionnels se subdivisent en pack « Route », « Ville », et « Stationnement ». Le pack d'assistance plus comprend les trois. Les caméras de vision nocturne et les caméras à vision périphérique (également disponibles dans le pack « Stationnement ») sont optionnelles. Tous les systèmes utilisent le contrôleur central d'assistance à la conduite (zFAS), qui utilise les données des capteurs pour calculer en permanence l'environnement exact du véhicule.

Le système d'aide à la conduite adaptatif, qui aide le conducteur à se guider longitudinalement et latéralement dans de nombreuses situations, est le système le plus important du pack d'assistance « Route ». Lorsque l'assistance prédictive (de série) est active, l'assistance adaptative décélère et accélère la GT de manière à ce qu'elle consomme le moins d'énergie possible.

L'assistance au parking est l'un des points forts du pack d'assistance « Stationnement ». Il permet à l'Audi e-tron GT d'entrer et de sortir d'une place de parking en appuyant simplement sur un bouton. Le conducteur est toujours responsable de la manœuvre. Il peut rester à l'intérieur de la voiture ou en sortir - dans ce cas, il démarre et supervise la manœuvre de stationnement via

l'application myAudi sur son smartphone. En maintenant le bouton correspondant enfoncé, la voiture se déplace, en plusieurs manœuvres si nécessaire. Une fois qu'elle a atteint sa position finale, elle coupe le moteur, active le verrouillage du parking et verrouille les portes.

Son e-tron sport

Comme l'œuvre d'art dynamique doit aussi savoir chatoyer nos oreilles, Audi a composé un son unique pour l'e-tron GT. Le son e-tron sport, de série sur la version RS e-tron GT, comprend deux unités de commande et des amplificateurs dans le coffre. Ils génèrent un son séparé à l'extérieur et à l'intérieur, qui est émis par deux haut-parleurs chacun à l'extérieur et à l'intérieur du véhicule. Les données concernant la vitesse de rotation des moteurs électriques, la charge, la vitesse du véhicule et d'autres paramètres servent de base au son numérique, un son synthétique qui donne une impression authentique et finement nuancée du travail effectué par les moteurs.

Les conducteurs peuvent moduler le son via l'Audi drive select. Dans le profil "efficiency", seul l'AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) est actif, ce qui génère déjà un son plus fort que ce qui est légalement requis. Le son extérieur est plus ample et de meilleure qualité en mode "confort". Le profil "dynamique" le rend encore plus puissant, et le son intérieur s'y ajoute. L'e-tron sport sound, disponible en option, est à la fois sportif, volumineux et de haute qualité. Il est l'expression acoustique du caractère progressif de la GT.

Commandes et affichages

En termes de commandes et d'affichages, l'e-tron GT quattro et la RS e-tron GT suivent le concept actuel d'Audi : Toutes les informations s'affichent sur deux grands écrans. Le conducteur commande le Virtual Cockpit (12,3 pouces) via le volant multifonctions et contrôle l'écran tactile central MMI (10,1 pouces) par le toucher. Derrière les fonctions de commande et d'affichage de l'e-tron GT quattro et de la RS e-tron GT se trouve la plateforme d'info-divertissement modulaire de troisième génération (MIB 3), à la pointe de la technologie.

Le Virtual Cockpit Plus, situé derrière le volant à méplat, offre une haute résolution de 1920 x 720 pixels et permet au conducteur de passer d'un écran à l'autre : mode classique, sport et e-tron. Sur le mode e-tron, l'accent est mis sur le grand compteur qui affiche l'état du groupe motopropulseur et toutes les informations importantes sur la conduite électrique. Le conducteur gère les fonctions d'info-divertissement, de navigation, de confort et de saisie de texte via l'écran tactile MMI, qui fournit un retour acoustique.

Le troisième niveau de contrôle est la commande vocale qui comprend de nombreuses expressions du langage courant. Elle utilise à la fois les informations de bord et les informations du cloud pour répondre aux requêtes. L'affichage tête haute, en option, peut projeter des informations importantes sur le pare-brise. La fenêtre d'image se trouve dans le champ de vision du conducteur, la projection semblant flotter à environ trois mètres devant lui. La personnalisation du profil de conduite est une fonction pratique de l'Audi e-tron GT. Jusqu'à six utilisateurs peuvent enregistrer leurs paramètres préférés dans leur profil individuel. Les données sont stockées via le compte myAudi du client et la voiture ajuste les paramètres individuels lorsque la porte du conducteur est ouverte et que la voiture reconnaît le conducteur.

Infotainment et Audi connect

Onze antennes, toutes intégrées de manière invisible dans la voiture, relient l'e-tron GT au monde extérieur. Elles reçoivent et transmettent des signaux audio, LTE, Bluetooth et GPS, et relient ainsi la GT entièrement électrique à l'environnement et à son propriétaire de nombreuses manières différentes. Le client peut contrôler toutes les fonctions via l'application gratuite myAudi sur smartphone.

Le système de navigation MMI plus est fourni de série dans les deux modèles e-tron GT. Il prend en charge la norme de transmission rapide LTE Advanced avec point d'accès Wi-Fi intégré pour les appareils des passagers. Le système de navigation propose des suggestions de destination basées sur des itinéraires déjà empruntés. Le calcul de l'itinéraire en voiture et en ligne est effectué sur les serveurs du fournisseur de services HERE. Ils utilisent des données en temps réel provenant de l'ensemble du réseau routier.

Les services en ligne Audi connect sont divisés en deux ensembles : le service d'appel d'urgence Audi connect et Audi connect service qui permet de commander à distance le système de verrouillage, la recharge et la climatisation. Le pack de navigation et d'info-divertissement Audi connect comprend des services tels que les informations routières en ligne, la navigation avec Google Earth™ et Amazon Alexa. Les services Car-to-X peuvent avertir en cas de danger et peuvent aider à trouver des places de parking gratuites sur la route ou permettre au conducteur de surfer sur l'onde verte en communiquant avec les feux de circulation pour optimiser les déplacements.

Le planificateur d'itinéraires e-tron (e-tron route planner), un autre service d'Audi connect, calcule l'itinéraire le plus rapide avec les arrêts les plus courts possibles selon la puissance des stations de recharge. Le planificateur d'itinéraires tient compte des données relatives au trafic et du profil de conduite du conducteur. De plus, le routeur est connecté à la gestion thermique de la voiture. Cela permet un chargement rapide si le conducteur a sélectionné une puissante station de charge CC comme destination dans le système de navigation. Environ une demi-heure avant l'arrivée sur place, la gestion thermique intensifie le refroidissement de la batterie afin qu'elle puisse se recharger le plus rapidement possible. Si la batterie est encore froide peu après le démarrage de la voiture en hiver, elle est chauffée pour une charge rapide.

Des modules attrayants complètent le portefeuille d'info-divertissements. L'Audi Phonebox, qui existe en deux versions, relie les smartphones à l'antenne du véhicule et les charge par induction. Le système audio Bang & Olufsen Premium fournit une puissance de 710 watts. Parmi les 16 haut-parleurs, deux haut-parleurs 3D sont situés dans les montants A.

L'artisanat rencontre l'industrie intelligente

L'Audi e-tron GT est la première voiture entièrement électrique d'Audi qui est construite en Allemagne. Elle sort de la chaîne de montage de l'Audi Böllinger Höfe sur le site de production de Neckarsulm. L'usine de production de petites séries a été agrandie et convertie pour son nouveau rôle. Le savoir-faire artisanal de l'ancienne usine a été complété par des procédés numériques et des technologies intelligentes. Au cours de l'agrandissement, les planificateurs de la production ont utilisé de nouvelles méthodes virtuelles. La production de l'e-tron GT a été conçue sans aucun prototype physique - une innovation chez Audi.

L'atelier de carrosserie combine le savoir-faire des employés avec tout le potentiel de la technologie de production automatisée. Il consiste en une chaîne de montage de carrosseries innovante le long de laquelle chaque carrosserie passe deux fois. Elle est construite autour de ce que l'on appelle l'encadreur à double sens, dans lequel dix robots sont utilisés pour fixer l'intérieur et l'extérieur. Il combine toutes les étapes de fabrication pour l'assemblage des panneaux latéraux en un seul système - rendant ainsi possible la production de l'Audi e-tron GT sur l'espace existant. La nouvelle procédure de mesures en ligne sans corrélation des corps garantit une précision encore plus grande et peut réagir très rapidement à des écarts infimes. C'est à la fin de la chaîne de montage des carrosseries que la précision du travail artisanal entre en jeu : des ouvriers expérimentés ajustent les pièces supplémentaires et vérifient la carrosserie terminée.

L'Audi e-tron GT partage la chaîne de montage avec la voiture de sport hautes performances Audi R8 - cette intégration de deux voitures techniquement complètement différentes est unique dans le groupe Volkswagen. La chaîne de montage élargie comprend 36 cycles au lieu de 16 précédemment. Les deux modèles sont déplacés avec les mêmes véhicules de transport sans conducteur et se déplacent sur un système monorail à propulsion électrique, humains et des robots travaillant côte à côte à sur la chaîne. Une fois terminée, chaque voiture est conduite pour vérifications avec 40 kilomètres sur les voies publiques, qui comprennent également des sections d'autoroute et de passage en ville.

La production de l'Audi e-tron GT quattro et de la RS e-tron GT à Böllinger Höfe a une empreinte carbone nulle. Tout comme l'ensemble du site de Neckarsulm, la production y utilise de l'éco-électricité à 100 %, une centrale de cogénération alimentée au biogaz fournissant la chaleur nécessaire à Böllinger Höfe. Les émissions qui ne peuvent pas encore être évitées sont compensées par des crédits carbone provenant de projets certifiés de protection du climat.

En outre, Audi mise également sur une fabrication de véhicules qui préserve les ressources. Par exemple, la production de Böllinger Höfe évite l'utilisation de papier et d'emballages et utilise des systèmes en cycles fermés. Les déchets de tôle d'aluminium qui s'accumulent dans l'atelier de presse, par exemple lors de la production du cadre de la paroi latérale, sont renvoyés au fournisseur, où ils sont reconditionnés puis réutilisés chez Audi. Audi a lancé un projet pilote pour le recyclage du plastique. Les déchets plastique sont transformés en fibres, et ces filaments sont ensuite utilisés dans les imprimantes 3D pour fabriquer des aides techniques pour le processus de production.

Consommation de carburant et d'électricité des modèles cités

ci-dessus : Les informations sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ dépendent du niveau d'équipements choisi pour le modèle

Audi e-tron GT quattro

Consommation électrique combinée en kWh/100 km : 19,6-18,8 (NEDC) ; 21.6–19.9 (WLTP)

Émissions combinées de CO₂ en g/km : 0

Audi RS e-tron GT

Consommation électrique combinée en kWh/100 km : 20,2-19,3 (NEDC) ; 22.5–20.6 (WLTP)

Émissions combinées de CO₂ en g/km : 0

Les valeurs de consommation et d'émission indiquées ont été déterminées selon les méthodes de mesure également spécifiées. Depuis le 1er septembre 2017, l'approbation de certains nouveaux véhicules est effectuée conformément à la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers (WLTP), une procédure d'essai plus réaliste pour évaluer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Depuis le 1er septembre 2018, la norme WLTP a progressivement remplacé le Nouveau cycle de conduite européen (NEDC). En raison des conditions d'essais réalistes, les valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO₂ mesurées sont dans de nombreux cas supérieures aux valeurs mesurées selon le NEDC. La taxation des véhicules pourrait changer en conséquence à partir du 1er septembre 2018. Des informations supplémentaires sur les différences entre la WLTP et le NEDC sont disponibles à l'adresse suivante : www.audi.fr/wltp.

Pour l'instant, il est toujours obligatoire de communiquer les valeurs NEDC. Dans le cas de véhicules neufs pour lesquels la mesure a été effectuée au moyen de la WLTP, les valeurs NEDC sont dérivées des valeurs WLTP. Les valeurs WLTP peuvent être fournies volontairement jusqu'à ce que leur utilisation devienne obligatoire. Si les valeurs NEDC sont indiquées comme une fourchette, elles ne se réfèrent pas à un véhicule spécifique et ne font pas partie intégrante de l'offre. Elles ne sont fournies qu'à des fins de comparaison entre les différents types de véhicules. Les équipements et accessoires supplémentaires (pièces de fixation, taille des pneus, etc.) peuvent modifier les paramètres pertinents du véhicule, tels que le poids, la résistance au roulement et l'aérodynamique et, comme les conditions météorologiques et de circulation ainsi que le style de conduite individuel, influent sur la consommation électrique, les émissions de CO₂ et les performances du véhicule.

Vous trouverez de plus amples informations sur les chiffres officiels de la consommation de carburant et les émissions spécifiques de CO₂ des voitures particulières neuves dans le "Guide sur la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie de tous les modèles de voitures particulières neuves", disponible gratuitement dans tous les concessionnaires et auprès de DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, Allemagne (www.dat.fr).

Le groupe Audi, avec ses marques Audi, Ducati et Lamborghini, est l'un des fabricants d'automobiles et de motos les plus prospères dans le segment haut de gamme. Il est présent sur plus de 100 marchés dans le monde entier et produit sur 17 sites dans 11 pays. Parmi les filiales à 100 % d'AUDI AG figurent Audi Sport GmbH (Neckarsulm, Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne, Italie).

En 2020, le groupe Audi a livré à ses clients environ 1,693 million d'automobiles de la marque Audi, 7 430 voitures de sport de la marque Lamborghini et 48 042 motos de la marque Ducati. Au cours de l'année fiscale 2019, AUDI AG a réalisé un chiffre d'affaires total de 55,7 milliards d'euros et un bénéfice d'exploitation de 4,5 milliards d'euros. Actuellement, environ 87 000 personnes travaillent pour la société dans le monde entier, dont 60 000 en Allemagne. Grâce à de nouveaux modèles, des offres de mobilité innovantes et d'autres services attrayants, Audi devient un fournisseur de mobilité durable et individuelle de premier ordre.
