



Communication Presse et Relations Publiques

Gregory Delepine

Tel.: 03 23 73 56 94

E-Mail: gregory.delepine@audi.fr

Avril 2014

Les technologies Audi présentées au CES 2014

Le virtual cockpit de l'Audi TT

L'Audi Sport quattro laserlight concept

L'Audi Smart Display

Les feux de circulation online

La conduite pilotée

Pur, sportif et épuré – Audi présente l'intérieur de la nouvelle Audi TT au CES

- **Nouveau tableau de bord affiné avec des informations tournées vers le conducteur**
- **Cockpit virtuel Audi et nouveau MMI pour un usage intuitif**
- **Le membre du directoire de AUDI AG en charge du développement technique Dr. Ulrich Hackenberg: "Transporter le conducteur dans une technologie d'expérience"**

Ingolstadt/Las Vegas, le 7 janvier 2014 – Pur, sportif et entièrement tourné vers le conducteur – pour la nouvelle Audi TT, Audi a particulièrement développé le design intérieur. Au Consumer Electronics Show (CES) à Las Vegas du 6 janvier au 10 janvier 2014, Audi présente, pour la première fois, le nouvel intérieur de sa célèbre compacte sportive, qui sera lancée sur le marché cette année.

Comme l'explique le Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, membre du directoire de AUDI AG en charge du développement technique : "La première Audi TT était à elle seule une icône de design, la seconde génération était encore plus sportive, notamment avec l'Audi TT RS plus et son moteur cinq cylindres TFSI de 360ch. Avec cette nouvelle Audi TT, le conducteur pourra vivre une expérience technologique nouvelle – comme il l'attend dans toute voiture sportive. Et cela s'accompagne d'une toute nouvelle génération d'outils électroniques et connectés."

C'est pour cela que le cockpit virtuel Audi a été l'objet de toute notre attention pour la première fois dans la production d'un modèle Audi. L'affichage entièrement digital des instruments de bord relaie directement les informations au conducteur. Cela signifie qu'il n'y a plus besoin d'écran MMI central. Cette solution a permis aux designers d'affiner l'architecture du tableau de bord, exprimant ainsi visuellement le principe de construction ultra légère d'Audi.

Avec ses lignes épurées et son fonctionnement innovant, l'intérieur de cette nouvelle génération de l'Audi TT a été redessiné de haut en bas. Vu du haut, le tableau de bord rappelle les ailes d'un avion; positionnés très bas et en forme de réacteurs, les aérateurs ronds, un classique de l'Audi TT, renforcent ce rappel à l'aviation. Le contrôle de la climatisation se trouve dans ces aérateurs – le réglage des sièges chauffants, de la température, de la direction et de la puissance du flux d'air se retrouvent dans leur axe, avec de petits affichages indiquant le réglage sélectionné. Entre les aérateurs centraux, le bouton "warning" et les fonctions secondaires sont positionnées au centre et facilement accessibles.

Avec ses graphismes en impression 3D et ses détails raffinés, le cockpit virtuel Audi, avec son écran TFT de 31,242 cm innove. Le conducteur peut choisir entre 2 modes d'affichage. En mode classique, le compteur et le compte-tours sont en premier plan, alors qu'en mode "infotainment", ils sont plus petits. L'espace alors créé permet l'affichage d'autres fonctions comme la carte de navigation.

Tous les éléments du tableau de bord de la nouvelle Audi TT sont tournés vers le conducteur. Le nouveau volant multifonction présente une bordure plate et des barrettes en aluminium qui encadrent les rayons. Les boutons sur les rayons permettent au conducteur de contrôler presque toutes les fonctions, dont le système d'infotainment ultra-moderne. Le menu a été structuré de manière à refléter celui d'un smartphone et inclut une fonction de recherche par texte (MMI search). Toutes les principales fonctions sont accessibles en quelques clics – le système crée un nouveau type de "plaisir d'utilisation". Le terminal MMI sur la console centrale et la seconde unité de contrôle à côté du volant ont été complètement redéveloppés. Grâce au MMI touch, le conducteur peut défiler dans les listes et zoomer sur les cartes. L'accès aux autres options aussi a été simplifié ; à l'avenir, 2 boutons au lieu de 4 seront nécessaires dans la zone entourant la molette de contrôle.

Les innovations dans l'Audi TT incluent les sièges sport S avec leurs coussins latéraux incurvés, les appuie-tête intégrés et la position assise basse typique des modèles sportifs. La finesse des sièges est renforcée par des montures sur les flancs des dossiers et une couverture sur le dossier, qui est ajusté grâce à un passant. Les coussins latéraux des sièges sport S peuvent être ajustés de manière pneumatique.

Avec ses lignes fines et épurées, l'intérieur exprime parfaitement le caractère sportif de la nouvelle Audi TT. La console centrale soutient la partie inférieure de la jambe du conducteur à haute vitesse dans un virage et les portières assurent des contours renforcés. Tous ces détails démontrent l'attention d'Audi à la qualité – que ce soit pour le design du levier de vitesse, le fonctionnement précis de la molette de contrôle ou le cockpit virtuel d'Audi.

Première mondiale sur le salon CES 2014 à Las Vegas : l'Audi Sport quattro laserlight concept

- **Un Coupé aux allures dynamiques pourvu d'un puissant système hybride rechargeable**
- **Prof. Ulrich Hackenberg, Membre du Directoire de AUDI AG en charge du Développement technique : « Ce concept incarne notre compétence en matière de développement et dévoile des équipements électroniques précurseurs tels que les projecteurs à éclairage laser hautes performances. »**

Ingolstadt/Las Vegas, le 2 janvier 2014 – Apparence dynamique, punch titanesque et nouveaux équipements électroniques : à l'occasion du salon Consumer Electronics Show (CES) qui se tiendra du 6 au 10 janvier 2014 à Las Vegas, AUDI AG présentera une étude technique fascinante. L'Audi Sport quattro laserlight concept rappelle la mythique Sport quattro de 1983 tout en se projetant dans le futur avec les technologies les plus récentes d'Audi en termes de propulsion hybride rechargeable, de commande et d'affichage, ainsi que de technologie d'éclairage.

« Le nouveau show car démontre l'avance technique à plusieurs niveaux », a déclaré Prof. Ulrich Hackenberg. « Nous avons doté le véhicule de la technologie e-tron d'une puissance de 515 kW et affichant une consommation de seulement 2,5 l/100 km, de projecteurs au laser, qui font de l'ombre à tous les équipements existants jusqu'à maintenant de par leur puissance d'éclairage, et de nouveaux systèmes d'affichage et de commande pourvus de performances électroniques avant-gardistes. Nous dévoilons ici le futur d'Audi. »

Le Coupé, une évolution du Sport quattro concept, laqué en rouge sang, allie la puissance de la légendaire Sport quattro à une élégance chargée d'émotions. Sa carrosserie est assise solidement sur de grosses roues. Les porte-à-faux sont courts et les proportions sont équilibrées pour produire un effet sportif : avec un empattement de 2 784 millimètres, le véhicule affiche une longueur de 4 602 millimètres ; ce Coupé à 2 portes est très large avec ses 1 964 millimètres et très bas pour ses 1 386 millimètres.

Pour ce qui est des double-projecteurs, une caractéristique typique du modèle quattro, Audi dévoile le futur de la technologie d'éclairage associant les Matrix LED à faisceau matriciel à un éclairage laser. À l'intérieur des projecteurs, on aperçoit deux éléments plans et trapézoïdaux : l'élément extérieur génère les feux de croisement via des LED à faisceau matriciel et un réflecteur, tandis que l'élément intérieur possède des feux de route laser. Les puissantes diodes laser sont nettement plus petites que les LED classiques, leur diamètre étant de quelques micromètres seulement. Ayant une portée

de pratiquement 500 mètres, les feux de route laser éclairent la chaussée environ deux fois plus loin et trois fois plus fort que les feux de route à LED. En proposant cette technologie d'avenir, Audi souligne une fois de plus son rôle de pionnier dans la technique d'éclairage automobile qui accompagnera également la R18 e-tron quattro 2014 sur les circuits de course.

Les montants C anguleux et plats de l'Audi Sport quattro laserlight concept et les ailes galbées sont d'autres rappels de la carrosserie de la légendaire Sport quattro. Réinterprétées et ressorties, les larges épaules de la carrosserie confèrent au petit bolide davantage de dynamique. De l'avant à l'arrière du véhicule, des contours aux lignes bien marquées délimitent des surfaces musclées, ce jeu de courbures convexes et concaves définissant le caractère athlétique du Coupé.

De même, la calandre Singleframe hexagonale donne un avant-goût de la future apparence des modèles sportifs produits en série. Sa partie inférieure est pratiquement verticale, tandis que la partie supérieure suit la ligne du capot moteur. L'utilisation de grilles est une solution dérivée tout droit du sport automobile. La calandre descendant très bas met en évidence la largeur du véhicule. Deux grandes lames verticales de chaque côté divisent les énormes entrées d'air et s'intègrent de manière formelle aux moulures du capot moteur. L'aileron en plastique renforcé par des fibres de carbone (PRFC) est avancé le plus possible comme sur une voiture de course.

Au niveau de la partie arrière, la combinaison d'une lunette arrière plate à des épaules larges détermine les proportions. Un autre élément marquant est le diffuseur en PRFC fortement rehaussé. Sa partie supérieure présente une apparence en nid d'abeille, sa partie inférieure arborant deux grosses sorties d'échappement ovales. Les feux arrière incrustés dans un cache en PRFC noir sont de forme rectangulaire, un autre clin d'œil au modèle quattro historique. Le coffre à bagages renforcé par une traverse massive offre une capacité de 300 litres.

Des détails finement dessinés complètent l'allure dynamique de l'Audi Sport quattro laserlight concept. Les élargisseurs de bas de caisse sont en PRFC, et les poignées de porte sortent électriquement à l'approche de la main. Les jantes à cinq rayons doubles sont serrées au milieu.

Construction allégée visible à l'œil nu : l'habitacle

Dans l'habitacle aux dimensions généreuses du show car, la sportivité alliée à l'élégance se poursuit avec des tons gris et des lignes claires ; le design et le choix des matériaux démontrent la philosophie d'Audi en matière de construction allégée. Le tableau de bord effilé rappelle, vu de haut, l'aile d'un planeur. Une coque en PRFC constitue la structure porteuse de l'habitacle et sert simultanément de vide-poches

dans les contre-portes.

Une ligne courant sous le pare-brise vient embrasser le chauffeur et le passager avant, et intègre des fonctions telles que les poignées d'ouverture de porte. Les sièges baquets de compétition avec leurs joues hautes et les appuie-têtes intégrés ainsi que les deux sièges arrière accueillent quatre personnes. La commande de la climatisation est intégrée aux diffuseurs d'air ; un seul élément permet de réguler l'intensité, la température et le flux d'air. L'écran mince situé dans le diffuseur d'air central affiche non seulement les réglages de la climatisation, mais également des données média.

Nouvelles solutions : affichage et commande

L'habitacle de l'Audi Sport quattro laserlight concept est orienté complètement vers le conducteur. Le volant sport multifonctions donne déjà le ton des futures solutions de série sportives. Il porte deux touches qui permettent au conducteur d'influencer le système hybride, un bouton Start-Stop rouge, une touche pour le système de conduite dynamique Audi drive select et une touche « View » pour commander l'Audi virtual cockpit.

Sur le grand écran TFT d'Audi, le conducteur peut consulter toutes les informations importantes dans des représentations haute résolution avec effet 3D ; un tout nouveau processeur Tegra 30 du partenaire d'Audi Nvidia calcule les graphiques. Le conducteur peut commuter entre différents modes. Ainsi, le mode MMI privilégie les affichages tels que la carte de navigation ou les listes de systèmes média, tandis que la vue classique représente le tachymètre au premier plan.

Pratiquement toutes les fonctions de l'Audi Sport quattro laserlight concept se commandent au moyen du terminal MMI perfectionné logé sur la console du tunnel de transmission. Son gros bouton rotatif/poussoir, qui sert également de pavé tactile, est réglable dans quatre directions ; quatre touches affectées au menu principal, aux menus de fonction, aux options et au retour à la fonction précédente l'entourent sur trois côtés.

La nouvelle commande correspond à une structure de menus qui rappelle par son caractère intuitif celle d'un smartphone. Il est possible d'accéder aux fonctions fréquemment utilisées en un clin d'œil. Pour réaliser la plupart des saisies d'informations, seules quelques étapes sont nécessaires grâce à une nouvelle recherche par texte libre ; la recherche d'une adresse de navigation requiert la plupart du temps la saisie de quatre caractères seulement. Par le biais de multi-gestes sur le pavé tactile, le conducteur peut naviguer rapidement dans des listes ou bien agrandir une section de la carte. La commande vocale a été grandement perfectionnée.

Puissante et hautement efficace : la propulsion

Le système hybride rechargeable octroie à l'Audi Sport quattro laserlight concept une dynamique fascinante. Sa puissance cumulée s'élève à 515 kW (700 ch) et son couple cumulé à 800 Nm ; ils sont transmis à la chaîne cinématique quattro via une boîte de vitesses modifiée tiptronic à 8 rapports qui entraîne un différentiel sport sur l'essieu arrière. Selon le cycle de consommation appliqué à cette gamme de véhicules, le show car se contente en moyenne de 2,5 litres de carburant aux 100 km, soit des émissions de CO₂ de 59 grammes au km.

En guise de moteur thermique, le bolide profite d'un moteur V8 de 4 litres associé à une suralimentation par biturbocompresseur ; ce groupe motopropulseur développe une puissance de 412 kW (560 ch) et un couple de 700 Nm. Le système cylinder on demand (COD), qui désactive l'alimentation de quatre cylindres en charge partielle, et un système Start-Stop autorisent un rendement très efficace du 8-cylindres prêt à rugir. Placé entre le 4.0 TFSI et la boîte de vitesses, un moteur électrique en forme de disque fournit 110 kW pour un couple de 400 Nm. Il s'approvisionne en énergie de propulsion auprès d'une batterie lithium-ion logée à l'arrière et d'une capacité de stockage de 14,1 kWh, ce qui suffit pour parcourir un trajet maximum de 50 km en mode tout-électrique. Le système se recharge au moyen d'un Audi wall box qui assure une alimentation optimale de l'énergie.

Un système de gestion intelligent régule l'interaction des moteurs en fonction des besoins. Le conducteur peut choisir entre trois modes de conduite. En mode EV, seul le moteur électrique fonctionne et propulse le show car, y compris en dehors des agglomérations, grâce à son couple élevé. La pédale d'accélérateur active signale au conducteur par une résistance variable le passage en mode hybride de manière à ce qu'il puisse piloter le véhicule en toute connaissance des choses.

Le mode hybride se concentre sur l'interaction optimisée pour la consommation du moteur TFSI et du moteur électrique en utilisant les données de l'environnement et du trajet. Le conducteur peut influencer la stratégie de fonctionnement de manière ciblée via la fonction Hold & Charge, par exemple, s'il souhaite disposer de l'énergie électrique pour les derniers kilomètres sur le lieu de destination. Le système de conduite dynamique Audi drive select met à disposition des possibilités de régulation supplémentaires. De fait, différents niveaux de récupération de l'énergie sont affectés à chaque profil de conduite.

En mode sport, la stratégie de fonctionnement configure le système de propulsion sur une puissance maximale. Lorsque le V8 et le moteur électrique catapultent ensemble le bolide départ arrêté, l'Audi Sport quattro laserlight concept atteint les 100 km/h en 3,7 secondes et poursuit son envol jusqu'à 305 km/h.

La carrosserie et le châssis

Cette dynamique est également le fruit du concept de construction allégée d'Audi. Dans la cellule de l'habitacle, des tôles d'acier très résistantes sont associées à des éléments structurels en fonte d'aluminium. Les portes et les ailes sont fabriquées en aluminium, tandis que le toit, le capot moteur et le hayon de coffre sont en PRFC. Ceci permet de limiter le poids à vide, y compris avec le pack de batterie imposant, à 1 850 kilogrammes.

L'essieu avant se compose de cinq bras par roue, alors que l'essieu arrière suit le principe de train à bras trapézoïdaux avec effet codirecteur d'Audi afin de garantir une bonne dynamique de conduite et une excellente stabilité du véhicule.

Des ressorts et des amortisseurs fermes permettent une étroite liaison de l'Audi Sport quattro laserlight concept avec la chaussée et l'Audi drive select multiplie le plaisir de conduire. La direction dynamique varie sa démultiplication en fonction de la vitesse du véhicule. Lors des freinages, les étriers de frein serrent de gros disques en carbone-céramique. Le véhicule est chaussé de pneus de dimension 285/30 R 21.

L'Audi Smart Display : la tablette tactile connectée

- **La 1ère tablette tactile Audi connectée à la voiture**
- **Écran haute-définition de 10,2 pouces, système sous Android ultra rapide**
- **Une connexion aux fonctions de la voiture et aux applications de divertissement**

Ingolstadt, le 13 février 2014 - Audi innove une fois de plus dans le domaine de l'infotainment avec l'Audi Smart Display. Présentée lors du CES (Consumer Electronics Show) à Las Vegas en janvier dernier, cette tablette tactile de 10,2 pouces sous Android est compacte, à haute-résolution et rapide. Elle offre des fonctionnalités complètement nouvelles puisque c'est un système de divertissement mobile pour la voiture.

Lecteur de DVD, TV streaming, accès à distance au contenu multimédia dans la voiture, contrôle de la radio et de l'itinéraire du système de navigation, l'Audi Smart Display associe l'aspect pratique et le divertissement dans un seul appareil, à utiliser à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule.

L'Audi Smart Display est connecté à la voiture via un lien WLAN à la navigation MMI plus avec Audi connect. L'utilisateur a accès aux fonctions Radio, Media, Navigation et aux données de la voiture sur l'écran du Smart Display. Il peut jouer les musiques et vidéos de l'unité centrale mais aussi recevoir des vidéos de la navigation MMI plus.

L'Audi Smart Display utilise l'Audi sound system pour diffuser un son de parfaite qualité. Les casques externes peuvent aussi être connectés via Bluetooth ou par une prise jack classique. Le Smart Display fonctionne aussi avec la technologie NFC (Communication dans un champ proche), qui facilite particulièrement la connexion Bluetooth des casques et des téléphones mobiles.

Mais l'Audi Smart Display offre encore plus. Grâce à la connexion WLAN, cliquer sur le bouton « plus » du menu de démarrage établit une connexion Internet UMTS ou LTE via Audi connect.

Toutes les fonctionnalités de ce système Android sont disponibles. Google Play, l'app store Android, offre l'accès à plus de 950 000 applications, jeux, films, musiques, livres audio et eBooks. La caméra intégrée dans l'Audi Smart Display peut être utilisée pour les vidéoconférences sur Skype et l'application QuickOffice permet aux utilisateurs d'être productifs même lorsqu'ils sont sur la route.

L'Audi Smart Display a toujours été développé pour une utilisation dans la voiture. Il résiste à des contraintes thermiques élevées et son élégant boîtier est en aluminium brossé. Toutes les opérations sont extrêmement rapides grâce au nouveau processeur Nvidia Tegra 4, qui est le cœur de l'appareil.

Conduite connectée Audi : les feux de circulation online

- **La voiture connectée aux feux de circulation de la ville**
- **Des émissions de CO2 pouvant être réduites de jusqu'à 15 %**
- **Des tests en cours dans plusieurs villes du monde**

Ingolstadt, le 17 février 2014 - Parmi les innovations dans le domaine de la communication car-to-x, Audi a présenté lors du CES (Consumer Electronics Show) à Las Vegas en janvier dernier, les feux de circulation online. Ce système connecte la voiture au centre de contrôle de la circulation qui gère les feux de circulation de la ville. Des informations ciblées apparaissent sur l'écran d'information du conducteur. Il indique au conducteur quelle vitesse adopter afin d'atteindre le prochain feu de circulation quand il sera au vert ainsi que le temps restant avant que le feu ne passe au vert.

Audi a développé et testé le principe de fonctionnement de ce nouveau service dans le cadre des projets Travolution à Ingolstadt et SIM TD*(Safe Intelligent Mobility – Test Field Germany). Il bénéficie non seulement aux conducteurs puisqu'il rend la circulation plus fluide, moins stressante et plus sûre mais aussi aux villes et à l'environnement. D'après les chiffres d'Audi, les émissions de CO2 peuvent être réduites de jusqu'à 15 %. S'il était déployé dans toute l'Allemagne, il permettrait d'économiser environ 900 millions de litres de carburant.

Audi effectue actuellement plusieurs tests afin de rassembler un maximum de données. Dans la ville de Vérone, quelques 60 feux de circulation qui couvrent pratiquement tout le centre-ville font partie du test. Un autre test à Berlin inclut 1000 feux de circulation et 25 voitures Audi conduites par des clients. Aucun autre constructeur automobile n'est actif à si grande échelle. Audi a fait une démonstration de ce système avec 50 feux de circulation à Las Vegas lors du CES en janvier dernier.

Conduite pilotée : le plaisir de conduire entre dans une nouvelle dimension

- **Une voiture complètement autonome jusqu'à 60 km/h**
- **Des capteurs ultrasoniques analysent l'environnement**
- **Le stationnement piloté grâce à une simple télécommande ou son smartphone**

Ingolstadt, le 20 février 2014 – Dans un futur proche, les systèmes d'assistance au conducteur d'Audi seront encore plus nombreux, intelligents et puissants. Audi appelle ces fonctions « piloted driving ». Ces nouveaux systèmes prendront le contrôle de la voiture dans certaines situations, rendant la conduite plus confortable et plus sûre. Néanmoins, le conducteur pourra toujours reprendre le volant de sa voiture.

La conduite pilotée dans les embouteillages

À l'avenir, la conduite pilotée dans les embouteillages soulagera du stress de la conduite dans un trafic encombré. En effet, à une vitesse de 0 à 60 km/h, le système prend le contrôle de la voiture. Il accélère et freine de manière autonome et évalue continuellement l'état de la voiture et son environnement. Si le système détecte un embouteillage (avec une séparation physique de la voie opposée ou des différentes voies) à une vitesse en-dessous de 60 km/h, le conducteur peut activer la fonction. La voiture prend alors le contrôle total. Elle se comporte exactement comme l'Audi ACC stop & go en accélérant et freinant ; Elle réagit et coopère avec les voitures qui s'insèrent ou quittent la voie.

Lorsque le système de conduite pilotée atteint ses limites, par exemple lorsque l'embouteillage se dissout ou lorsque la voiture arrive à la fin d'une route à deux voies, il indique au conducteur de reprendre le contrôle.

Si le conducteur ne reprend pas le contrôle après quelques secondes, la voiture freine légèrement et le prévient de manière plus intense. Si le conducteur ne réagit pas dans les 5 secondes additionnelles, le système active les feux de warning et la voiture s'arrête.

Comme sur l'Audi adaptive cruise contrôle avec fonction stop & go, un système radar scanne la zone à l'avant de la voiture dans un angle de 35° et jusqu'à 250m de distance. Une caméra vidéo à angle large détecte les marquages au sol, les piétons et les objets tels que les autres véhicules et les rails de sécurité. Jusqu'à 12 capteurs ultrasoniques scrutent l'arrière de la voiture. Désormais, un scanner laser est utilisé pour la 1^{ère} fois. Il fournit des données très précises jusqu'à 80 mètres de distance. Sa diode laser émet

environ 100 000 pulsations lumineuses infrarouges par seconde, invisibles à l'œil nu. Les capteurs scannent un angle de vue de 140 degrés avec une résolution à 0.25 degrés sur 4 niveaux différents. L'unité de contrôle calcule un profil extrêmement détaillé de l'environnement de la voiture à partir des reflets lumineux. Ce profil représente les autres véhicules et rails de sécurité. Les avantages du scanner laser sont :

- a) Grâce à l'angle large, les voitures qui s'insèrent dans la voie sont très vite détectées
- b) La diode laser est totalement fonctionnelle dans l'obscurité
- c) Sa méthode de mesure permet de détecter tous les objets, même ceux de grande ampleur ou qui n'ont pas une structure visible.

Le stationnement piloté

Se garer dans des places étroites n'est pas facile. Les petites places de parking ou les petits garages rendent le stationnement difficile et le conducteur a du mal à entrer ou sortir de son véhicule. Grâce au stationnement piloté Audi, les conducteurs pourront garer confortablement leur voiture via une télécommande ou un smartphone tout en se tenant devant le garage ou la place de stationnement.

La fonction de stationnement piloté est possible lorsque les capteurs d'environnement détectent une place ou un garage qui convient. Le conducteur peut alors sortir du véhicule et lancer le stationnement. Le véhicule se gare, coupe le moteur et verrouille les portes. Le conducteur reçoit un message de confirmation à la fin du processus. Il suffit, de même, de presser un bouton pour que le véhicule ressorte de sa place ou de son garage.

Le « drive switch » (télécommande ou bouton sur le smartphone) joue un rôle crucial. Le client doit le presser de manière continue pour lancer le processus. Le système vérifie aussi que la télécommande se trouve à proximité du véhicule (environ 5 mètres, si le conducteur est plus loin, il ne peut pas contrôler le stationnement). La voiture s'arrête, bien sûr, si ses capteurs détectent un obstacle. Le stationnement piloté utilise le même système de capteurs que le système de circulation dans les embouteillages. Des informations sont également obtenues par des images des caméras à 360 ° qui contrôlent tout ce qui se trouve autour de la voiture. Cette mesure physique complète le système de capteurs ultrasoniques.

- Fin -

AUDI AG a vendu 1.575.500 véhicules en 2013. Le constructeur a atteint un chiffre d'affaires de 49,9 milliards d'€ et un résultat opérationnel de 5,03 milliards d'€ en 2012. Les automobiles Audi sont produites à Ingolstadt (A3, A4, A5, Q5), Neckarsulm (A5 Cabriolet, A6, A7, A8, R8), Győr (A3 Berline, TT) et Bruxelles



(A1). Les usines de Changchun, Foshan et Aurangabad assemblent des voitures uniquement pour les marchés locaux. L'usine de Győr a aussi produit 1.926.724 moteurs en 2013. En 2015, Audi démarrera la production à São José dos Pinhais (Brésil), puis San José Chiapa (Mexique) en 2016. Le groupe AUDI AG est présent dans plus de 100 marchés à travers le monde et possède aussi les filiales suivantes détenues à 100 % : Audi Hungaria Motor, Automobili Lamborghini Holding S.p.A à Sant'Agata Bolognese en Italie, AUDI BRUSSELS S.A./N.V. (Bruxelles, Belgique), quattro GmbH à Neckarsulm, Ital Design (Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne, Italie).

AUDI AG emploie plus de 73.500 personnes dans le monde, dont plus de 52.500 en Allemagne.

AUDI AG planifie d'investir 22 milliards d'€ d'ici à 2018 principalement dans de nouveaux produits et les technologies durables. Audi a établi le principe de durabilité dans ses produits et ses processus. Son objectif sur le long-terme est la mobilité à zéro émission de CO₂.

En France, en 2013, Audi a enregistré 59.907 immatriculations.

En cette année 2014, Audi France célébrera la 8^{ème} édition des Audi talents awards, programme d'engagement sociétal dont la vocation est de faire émerger et accompagner les jeunes talents dans les domaines de l'art contemporain, du design, du court métrage et de la musique à l'image. Illustration de l'avant-gardisme, valeur fondamentale de l'entreprise, cette initiative aujourd'hui reconnue dans le paysage culturel français se démarque par des programmes d'accompagnement des lauréats toujours plus performants.

Acteur majeur des grandes courses automobiles avec l'Audi RS 5 DTM et Audi R18 TDI e-tron quattro, partenaire officiel des Fédérations Internationale et Française de Ski, Audi s'engage en compétition pour éprouver les dernières innovations technologiques.