



Un aperçu du futur: Le concept Audi Q4 e-tron

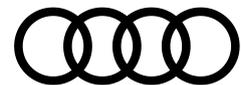
- **Le SUV électrique compact à transmission intégrale est présenté au Salon de Genève**
- **Une autonomie de plus de 450 kilomètres grâce à des technologies efficaces et polyvalentes**
- **La version de série qui sera lancée fin 2020 représente le cinquième modèle électrique du constructeur Audi**

Ingolstadt/Genève, le 5 mars 2019 – Il y a à peu près un an, la première Audi de série 100% électrique faisait ses débuts exactement au même endroit. Et à ce moment précis, l'Audi e-tron* était encore recouverte d'un camouflage. A l'occasion de l'édition 2019 du Salon de Genève, le constructeur aux anneaux donne un aperçu d'une autre voiture à motorisation entièrement électrique : Le concept Audi Q4 e-tron. Il s'agit d'un SUV compact à quatre portes d'une longueur de 4,59 mètres dont la filiation avec l'Audi e-tron est évidente dès le premier regard.

Deux moteurs électriques fournissent une puissance de 225 kW au concept Q4 e-tron. Et comme souvent chez Audi, cette puissance est transmise à la route via la transmission intégrale quattro. De par son excellente motricité, il accélère de 0 à 100 km/h en seulement 6,3 secondes. Il atteint une vitesse maximale de 180 km/h qui est limitée électroniquement. La généreuse batterie d'une capacité de 82 kWh occupe la quasi totalité de l'espace situé entre les essieux, dans la partie inférieure du châssis. L'autonomie de plus de 450 kilomètres, en cycle WLTP, le positionne comme la référence dans sa catégorie. La technologie du concept Q4 e-tron pilote la plate-forme d'électrification modulaire (MEB) qui sera intégrée dans de nombreux véhicules électriques produits par le Groupe Volkswagen à l'avenir, du modèle compact à la berline de catégorie supérieure.

Le concept Audi Q4 e-tron donne un aperçu de ce à quoi ressemblera celui qui sera déjà le cinquième véhicule électrique de série lancé par le constructeur d'ici la fin 2020. Les ventes de l'Audi e-tron ont déjà commencé et les premiers véhicules seront livrés aux clients avant la fin du mois de mars 2019. Plus tard cette année, Audi présentera l'Audi e-tron Sportback tandis que l'Audi Q2L e-tron, qui a été spécialement conçue pour le marché chinois, sortira des chaînes d'assemblage. La présentation de la version de série du coupé sportif quatre portes Audi e-tron GT, en cours de développement chez Audi Sport GmbH, est prévue pour le second semestre 2020. L'Audi Q4 e-tron compact sera lancée en version

* The collective fuel consumption values of all models named and available on the German market can be found in the list provided at the end of this MediaInfo.



de série au même moment. Grâce à cette gamme, Audi couvre désormais tous les segments de marché importants avec des véhicules à propulsion tout électrique, du segment A à la berline, et ce un peu moins de deux ans après le lancement de sa première voiture électrique.

Compact à l'extérieur, spacieux à l'intérieur

4,59 mètres de long, 1,90 mètres de large, 1,61 mètres de haut : Avec ses dimensions, le concept Audi Q4 e-tron se situe dans le tiers supérieur de la catégorie compacte. Son encombrement fait donc du SUV électrique un véhicule polyvalent et agile qui est également adapté à la conduite en ville. En revanche, en termes d'espace intérieur, son empattement de 2,77 mètres lui confère une habitabilité digne de la catégorie supérieure. En l'absence de tunnel de transmission limitant l'espace, le concept Q4 e-tron offre un espace et un confort insoupçonnés, notamment au niveau des jambes, à l'avant comme à l'arrière.

La sensation d'espace est soulignée par l'agencement des couleurs. Des couleurs claires et chaudes dominent la partie supérieure de l'habitacle, qui contrastent avec la moquette foncée au niveau du plancher. Le ciel de toit, les montants de fenêtre, la partie supérieure des portières et du tableau de bord sont en textiles de microfibre blanche et beige. Avec le concept Audi e-tron, le développement durable n'est pas seulement la priorité absolue en termes de propulsion électrique : Le revêtement de sol est composé de matériaux recyclés. Les surfaces sont recouvertes d'une peinture multicouche de haute qualité en lieu et place des inserts décoratifs en métal chromé. Des éléments en plexiglas dépoli peint créent un effet de profondeur intense. Les quatre sièges avec appuie-tête intégrés sont habillés d'un Alcantara confortable et fabriqué avec une finition exquise. Les doubles surpiques en fil épais ornent la garniture.

L'écran du Virtual Cockpit est situé derrière le volant. Il met en avant les éléments les plus importants avec l'indication de la vitesse, du niveau de charge et la navigation. L'affichage tête haute grand format qui intègre une fonction de réalité augmentée, est une nouveauté. Il peut afficher des informations graphiques importantes, telles que des flèches directionnelles qui indiquent où tourner, directement sur le tracé de la route.

Les instruments de commande sont conçus comme des éléments tactiles. Ils prennent place sur les branches du volant et permettent de sélectionner les fonctions les plus fréquemment utilisées. Un écran tactile de 12,3 pouces qui affiche et commande les fonctions d'infodivertissement et du véhicule, est intégré au centre de la planche de bord et au-dessus de la console centrale. Il est incliné vers le conducteur pour une plus grande facilité d'utilisation. Une rangée de boutons se trouve en dessous qui regroupe les commandes de la climatisation. La console centrale étant dépourvue des éléments fonctionnels traditionnels tels qu'un levier de vitesses ou le frein à main, elle fait office de compartiment de rangement spacieux qui comprend un socle de chargement pour smartphone. Une zone horizontale de haute qualité intègre le bouton de sélection du mode de transmission, et permet également de recouvrir la partie avant de la console. En plus du compartiment de rangement inférieur conventionnel, les portières offrent désormais la possibilité de ranger des bouteilles dans la partie supérieure qui a été spécialement moulée à cet effet. De sorte qu'elles soient facilement accessibles.



Visiblement Audi, visiblement e-tron : l'extérieur

Le concept Q4 e-tron est identifiable comme une Audi au premier regard avec la calandre Singleframe qui arbore les quatre anneaux. Et il n'y aura pas besoin d'y regarder à deux fois pour se rendre compte qu'il s'agit d'une Audi e-tron électrique : Tout comme le premier modèle Audi de série à propulsion électrique, le nouveau concept présente également une surface fermée structurée à l'intérieur d'un large cadre octogonal presque vertical. Ce dernier remplace la traditionnelle calandre de radiateur. L'alimentation en air s'effectue par de grandes entrées d'air qui s'étendent du dessous des deux phares matrix LED jusqu'au tablier avant.

Les passages de roues sont une autre attribut classique du design Audi qui distingue ses productions. Les dimensions élargies du concept Q4 e-tron sont étudiées pour être très organiques et fluides. Elles ajoutent ainsi une note originale à la vue latérale. L'accentuation de la zone du bas de caisse entre les essieux, là où se trouve la batterie et donc le cœur énergétique de ce SUV, est une caractéristique typique de l'e-tron. Les grandes jantes de 22 pouces ne laissent aucun doute sur le potentiel du concept Audi e-tron. Sa ligne de toit s'incline légèrement vers l'arrière, donnant à la silhouette un aspect particulièrement dynamique.

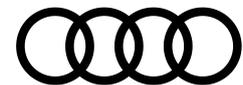
Le large bandeau lumineux qui relie les deux blocs optiques à l'arrière de l'Audi Q4 e-tron, a été incorporé pour refléter un élément de l'Audi e-tron. Le lien de parenté au sein de la famille e-tron devient clairement visible, y compris ici. Et cela s'applique également à l'intérieur des phares, où le balayage important des segments à LED rappelle aussi un élément de son grand frère.

Enfin, la peinture "Solar Sky" de la carrosserie, une nuance de bleu qui varie en fonction de l'angle de la lumière, est une innovation durable à plus d'un titre : La peinture, développée spécialement pour le concept Audi Q4 e-tron et produite dans des conditions respectueuses de l'environnement, reflète efficacement une fraction d'onde courte de la lumière du soleil, près du spectre infrarouge. En résulte une réduction considérable de l'accumulation de chaleur à la surface de la carrosserie et à l'intérieur de la voiture. Cela favorise le bien-être subjectif des occupants tout en réduisant l'apport d'énergie nécessaire à la climatisation. Celle-ci n'est plus indispensable pour refroidir l'habitacle du véhicule par temps chaud. Une manière supplémentaire d'améliorer l'autonomie et l'empreinte carbone globale du concept Q4 e-tron.

Performant et efficace : système de propulsion et suspension

La plate-forme d'électrification modulaire (MEB) offre un large éventail de variantes de groupes motopropulseurs et de niveaux de puissance. La version haute performance du moteur électrique est installée dans le concept Audi Q4 e-tron. Les essieux avant et arrière sont chacun animés par un moteur électrique - le Q4 est une quattro. Il n'y a pas de liaison mécanique entre les essieux. Au lieu de cela, une commande électronique assure une coordination optimale de la répartition du couple, et ce, en quelques fractions de seconde. Cela permet au SUV électrique d'obtenir une motricité optimale dans toutes les conditions météorologiques et sur tout type de surface.

La plupart du temps, le concept Audi Q4 e-tron utilise principalement son moteur électrique arrière, un moteur synchrone à excitation permanente, afin d'obtenir le meilleur rendement. Pour des raisons



d'efficacité, le couple est généralement réparti en mettant l'accent sur l'essieu arrière. Si le conducteur a besoin de plus de puissance que ce que le moteur électrique arrière peut fournir, la transmission intégrale électrique utilise le moteur asynchrone avant pour redistribuer le couple nécessaire à l'essieu avant. Elle intervient également de manière prévisible avant même que le dérapage ne se produise sur route verglacée, en virage rapide, ou si la voiture sous-vire ou sur-vire.

Le moteur électrique à l'arrière a une puissance de 150 kW et développe un couple de 310 Newton mètres ; le moteur avant alimente les roues avant jusqu'à 75 kW et 150 Newton mètres. La puissance du système est de 225 kW. La batterie située dans le plancher du véhicule offre une capacité 82 kilowattheures, ce qui se traduit par une autonomie de plus de 450 kilomètres sur le cycle WLTP. La batterie est chargée avec un maximum de 125 kilowatts. En conséquence, il ne faut guère plus de 30 minutes pour retrouver 80% de la capacité totale.

Cependant, le secret de cette excellente autonomie ne se résume pas à une simple batterie de grande capacité. Tout comme le premier membre de la famille, l'Audi e-tron, le concept Audi Q4 e-tron est aussi un artiste polyvalent en matière d'efficacité. De la faible traînée aérodynamique de la carrosserie, qui affiche un Cx est de 0,28, à la stratégie de récupération d'énergie sophistiquée, le SUV compact profite de chaque occasion pour optimiser son autonomie. La gestion thermique complexe du moteur et de la batterie, qui implique une pompe à chaleur CO₂, y contribue également.

Une conduite sportive et précise

Les composants du groupe motopropulseur sont installés en position basse et centrale, un facteur clé pour le caractère sportif et le comportement dynamique exceptionnel. Le système de batterie à haute tension qui se trouve entre les essieux sous la forme d'un large bloc plat sous l'habitacle, est parfaitement adapté aux dimensions de l'Audi Q4 e-tron. Celui-ci pèse 510 kilos. Le centre de gravité du concept Audi Q4 e-tron se situe donc à un niveau similaire à celui d'une berline avec une motorisation conventionnelle. La répartition de la charge entre les essieux est parfaitement équilibrée à presque 50:50. Les roues avant du concept Q4 e-tron sont montées sur un axe MacPherson avec des amortisseurs adaptatifs. A l'arrière prend place un essieu multi-bras avec des ressorts séparés et des amortisseurs adaptatifs.

La plate-forme d'électrification modulaire MEB : la base

MLB, MQB - plate-forme longitudinale modulaire et plate-forme transversale modulaire : Ces systèmes de composants destinés au développement de véhicules représentent un grand succès sur tous les segments d'Audi et du Groupe Volkswagen. Les plates-formes précédentes étaient principalement conçues pour l'utilisation de moteurs à combustion. La plate-forme d'électrification modulaire est différente et innovante : elle a été conçue spécifiquement et exclusivement pour les véhicules à propulsion électrique. Les essieux, les groupes motopropulseurs, les empâtements et l'interaction entre tous les composants sont sélectionnés et adaptés spécifiquement pour la mobilité électrique. L'emplacement et la géométrie des batteries de grande taille peuvent être optimisés sans avoir à faire de concessions par rapport à d'autres concepts de motorisations, contrairement aux plates-formes MLB et MQB.



Dans le même temps, la plate-forme MEB permet de réaliser d'énormes perspectives de synergie. Celle-ci sert principalement de base aux voitures électriques dans le segment A qui représente les plus gros volumes. Elle permet de développer conjointement la meilleure technologie disponible, quelle que soit la marque, et d'être utilisée dans de nombreuses voitures électriques différentes. En particulier, la plate-forme MEB contribue également à rentabiliser la mobilité électrique dans le segment des compactes qui est particulièrement sensible au prix.

Offensive électrique : douze modèles à motorisation entièrement électrique d'ici 2025

Le constructeur d'Ingolstadt a lancé son offensive électrique avec la première mondiale du SUV Audi e-tron entièrement électrique en septembre 2018. D'ici 2025, Audi proposera douze voitures à motorisation 100% électrique sur les marchés les plus importants du monde, et réalisera environ un tiers de ses ventes avec des modèles électrifiés. Parmi les SUV de cette gamme, on trouve les modèles e-tron et e-tron Sportback, dont le lancement est prévu en 2019. De plus, des modèles classiques tels que les Avant et Sportback seront proposés. La gamme couvrira tous les segments de marché pertinents, de la compacte à la berline de luxe.

Le showcar Audi e-tron GT, un coupé très dynamique à plancher bas, a été dévoilé au Los Angeles Auto Show fin 2018. La technologie de cette voiture a été développée en collaboration avec Porsche, tandis que le design et le style du concept e-tron GT fait la part belle à l'ADN unique d'Audi. Le concept sera développé pour devenir un modèle de série d'ici la fin 2020.

La Premium Platform Electric (PPE) est un projet commun spécial entre les départements de développement d'Audi et de Porsche. Il constituera la base de plusieurs gammes de modèles Audi à motorisation entièrement électrique couvrant les segments B à D à gros volumes.

– Fin –

Consommation de carburant des modèles cités ci-dessus

(Les plages de valeurs de consommation de carburant et d'émissions de CO2 indiquées dépendent de l'équipement choisi)

Audi e-tron:

Consommation électrique mixte en kWh/100 km : 26,2-22,6 (WLTP) ; 24,6-23,7 (NEDC)

Émissions de CO2 combinées en g/km : 0

Vous trouverez de plus amples informations sur les chiffres officiels de consommation 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 électrique de tous les nouveaux modèles de voitures particulières", qui est disponible gratuitement chez tous les concessionnaires et auprès de DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, Allemagne (www.dat.de).

The **Audi Group**, with its brands Audi, Ducati and Lamborghini, is one of the most successful manufacturers of automobiles and motorcycles in the premium segment. It is present in more than 100 markets worldwide and produces at 18 locations in 13 countries. 100 percent subsidiaries of AUDI AG



include Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italy) and Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italy).

In 2018, the Audi Group delivered to customers about 1.812 million automobiles of the Audi brand, 5,750 sports cars of the Lamborghini brand and 53,004 motorcycles of the Ducati brand. In the 2017 fiscal year, AUDI AG achieved total revenue of €60.1 billion and an operating profit of €5.1 billion. At present, approximately 90,000 people work for the company all over the world, more than 60,000 of them in Germany. Audi focuses on sustainable products and technologies for the future of mobility.