



Une agilité long-courrier : les Audi S6 et S7 maintenant équipées d'un TDI avec compresseur électrique

- Performance, caractère et confort : S6 Berline, S6 Avant et S7 Sportback
- Un couple impressionnant de 700 Nm grâce à la combinaison du compresseur électrique, du système électrique 48 volts et d'un moteur V6 TDI
- Design S : look sportif et pedigree sophistiqué

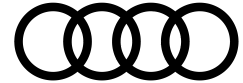
Roissy en France, le 11 avril 2019 - La sportivité rencontre l'efficacité : les nouvelles Audi S6 et S7 font leur entrée avec des moteurs V6 TDI généreux en couple, offrant aux clients européens des performances idéales pour les longues distances. Pour la première fois, Audi a combiné un compresseur électrique et un système électrique primaire de 48 volts. La suspension S sport avec amortissement contrôlé, la direction dynamique des quatre roues motrices et le système de freins en céramique cochent toutes les cases pour des virages et une décélération dynamiques. Le design flamboyant, avec les détails sophistiqués d'un modèle S, confère à ces grands véhicules sportifs une présence toute particulière.

Un couple puissant : compresseur électrique et 700 Nm de couple

L'impressionnant couple culminant à 700 Nm, constamment disponible à la demande dans une fourchette de 2 500 à 3 100 tr/min, est la base idéale pour les clients européens en quête de performances. Les modèles S TDI offrent une dynamique et une efficacité exceptionnelles, ce qui est particulièrement intéressant sur les longues distances. Avec les modèles S6 et S7 TDI (consommation de carburant combinée en L/100 km : 7,6 – 7,2* ; émissions de CO₂ combinées en g/km : 199 - 189*), Audi entraîne le concept de conduite réussi de la SQ7 TDI (consommation de carburant combinée en L/100 km : 7,2 - 7,6* ; émissions de CO₂ combinées en g/km : 189 - 199*) vers de nouveaux sommets. Pour la première fois, les ingénieurs Audi ont associé un compresseur électrique et un système électrique primaire de 48 volts. Cela porte la puissance totale du V6 TDI 3 litres à 257 kW (349 ch). La transmission est gérée par la transmission automatique de la boîte tiptronic à 8 rapports, qui fonctionne toujours en tandem avec la transmission intégrale quattro permanente.

L'équipement, les données et les prix indiqués ici correspondent à la gamme de modèles proposée à la vente en Allemagne. Ils sont susceptibles d'être modifiés sans préavis, sauf pour les erreurs et les omissions.

**La consommation de carburant et les émissions de CO₂ dépendent des pneus/roues utilisés ainsi que de l'équipement choisi.*



Aide spontanée : le compresseur électrique

Le compresseur électrique offre d'excellentes performances au démarrage. Il assure une fonction de suralimentation reproductible lors de l'accélération en éliminant les latences du turbo, garantissant une réaction instantanée et une accélération puissante dans toutes les situations de conduite.

Le délai de réponse du compresseur électrique est de moins de 250 millièmes de seconde, sa puissance de pointe est de 7 kilowatts et son régime maximal est de 70 000 tr/min. La fonction de suralimentation du turbocompresseur électrique se prolonge jusqu'à un régime moteur de 1 650 tr/min. Grâce à la double suralimentation, c'est-à-dire à l'association du compresseur électrique et du turbocompresseur de gaz d'échappement, les grandes Audi S atteignent un couple constant de 700 Nm à 2 500 à 3 100 tr/min. Le compresseur électrique soutient le turbocompresseur du TDI lorsqu'il n'y a pas suffisamment d'énergie dans les gaz d'échappement pour une accumulation de couple spontanée lors du démarrage ou l'accélération à faible charge, à partir d'un régime moteur bas.

Le compresseur électrique, qui ressemble à un turbocompresseur conventionnel, est directement fixé sur le moteur, sur le chemin du flux d'air entrant, derrière l'intercooler. Dans la plupart des scénarios, il est détourné par une dérivation. Néanmoins, si la charge requise par l'accélérateur est élevée et que l'énergie disponible côté turbine est faible, la soupape de dérivation se ferme, guidant l'admission dans le compresseur électrique. L'air comprimé circule directement vers la chambre de combustion.

Il en résulte une réponse spontanée et une impressionnante puissance de traction lors de l'accélération, des dépassements et des changements de charge. Ainsi, toute la puissance du moteur 3.0 TDI est immédiatement à la disposition du conducteur lorsqu'il en a besoin. Dans les situations de conduite du quotidien, la technologie permet d'éviter les rétrogradations fréquentes.

Le compresseur électrique est à l'origine de performances de démarrage impressionnantes. Le V6 TDI, combiné au compresseur électrique, propulse la nouvelle S6 Berline de 0 à 100 km/h en 5 secondes ; pour l'Audi S6 Avant et l'Audi S7 Sportback, il faut compter un dixième de seconde de plus. La vitesse maximale, limitée électroniquement, est de 250 km/h.

« Puissance propre » : roue libre pendant 40 secondes maximum avec le système hybride léger de 48 volts

Si le compresseur électrique booste les performances, le système hybride léger contribue à améliorer l'efficacité du carburant. Le système hybride léger de 48 volts comprend un alterno-démarrreur et une batterie au lithium-ion avec une capacité de 10 Ah située dans le sol du véhicule, sous le coffre. L'alterno-démarrreur est relié au vilebrequin. Pendant la décélération, il peut récupérer jusqu'à 8 kW de puissance, ensuite stockée dans la batterie au lithium-ion.

Quand le conducteur accélère à nouveau, l'alterno-démarrreur redémarre le moteur instantanément. La technologie MHEV permet d'actionner la fonction start-stop à partir de 22 km/h. Grâce notamment à l'intégration du système hybride léger et des capteurs du véhicule, les modèles S économisent jusqu'à 0,4 litre de carburant dans les conditions de conduite réelle et peuvent circuler en roue libre pendant 40 secondes maximum avec le moteur à combustion désactivé.



Sur cette base, les modèles S TDI combinent une dynamique de conduite impressionnante, une grande efficacité, une faible consommation de carburant et de faibles émissions. Tous les modèles S TDI sont conformes à la norme européenne d'émission Euro 6d-TEMP. Pour l'Audi S6 Berline, les valeurs de la norme WLTP correspondent à une consommation de carburant (NEDC) de 6,2 ou 6,3 litres de diesel aux 100 kilomètres et à des émissions de CO₂ de 164-165 grammes par kilomètre. Pour l'Audi S6 Avant, les chiffres sont les suivants : 6,5 litres aux 100 kilomètres et 171 grammes de CO₂ par kilomètre. Pour l'Audi S7 Sportback, ils sont de 6,5 litres aux 100 kilomètres et 170 grammes de CO₂ par kilomètre.

Concentré de haute technologie : le moteur

Le moteur 3.0 TDI se caractérise par une puissance harmonieuse et une grande efficacité. Son déplacement de 2 967 cm³ développe 257 kW (349 ch) de puissance. Sa puissance spécifique est de 117,9 ch par litre de cylindrée et son couple spécifique est de 235,9 Nm par litre.

Le moteur V6 TDI pèse environ 190 kilogrammes et est riche en haute technologie. Son système de rampes courant injecte le carburant à une pression de jusqu'à 2 500 bars. Le vilebrequin, les pistons, les bielles et la gestion de l'huile répondent à un besoin de haute performance, et des mesures sophistiquées ont été adoptées pour réduire la friction dans le vilebrequin et l'arbre à cames. Les circuits de refroidissement du carter et des culasses sont séparés pour que l'huile du moteur chauffe rapidement au démarrage (les culasses ont des chemises d'eau en deux parties). Le liquide de refroidissement est distribué au refroidisseur d'huile, à l'EPC, à l'alternateur-démarrateur et au carter du turbocompresseur selon les besoins.

Le turbocompresseur de gaz d'échappement, doté d'une turbine de 50 millimètres de diamètre, génère une pression de suralimentation relative de 2,4 bars. Sa géométrie de turbine variable est optimisée pour un débit avec peu de perte. La recirculation des gaz d'échappement à faible pression externe ne draine les gaz d'échappement qu'après le filtre à particules, de sorte que le flux de masse puisse alimenter le compresseur, augmentant significativement son efficacité. Le fonctionnement du 3.0 TDI est ainsi ultra efficace.

Virages dynamiques et agilité : pour la première fois, un modèle S est doté de la direction dynamique des quatre roues motrices

Comme tous les modèles S d'Audi, la transmission intégrale quattro permanente est de série. Dans les conditions de conduite normales, son différentiel central à verrouillage automatique distribue le couple entre les essieux avant et arrière selon un rapport de 40:60. Si une roue dérape, une grande partie du couple est dirigée vers l'essieu présentant la meilleure traction.

À l'extrême, 70% du couple peuvent être orientés vers les roues avant et 85% vers les roues arrière. Pour la conduite sportive, le contrôle du couple au volant améliore la tenue de route : il fait ralentir les deux roues à la charge réduite à l'intérieur d'un virage, légèrement avant la perte d'adhérence. Dans sa configuration de base, la direction assistée progressive de série est déjà configurée selon des rapports sportifs ; plus la butée est grande, plus la direction est directe. Son assistance électromécanique, spécifique aux modèles S, supprime les secousses désagréables, mais communique des informations utiles au conducteur.

Par rapport aux modèles précédents, les nouveaux grands modèles S offrent une dynamique encore meilleure dans les virages. Sur demande, Audi peut proposer la direction dynamique des quatre roues motrices, qui combine la direction dynamique avec un rapport variable de 9,5:1 et de 16,5:1 sur l'essieu avant

**La consommation de carburant et les émissions de CO₂ dépendent des pneus/roues utilisés ainsi que de l'équipement choisi.*



et un système de direction avec entraînement de broche et des tiges de voie sur l'essieu arrière. *Jusqu'à 60 km/h, les roues arrière contrebraquent à 5°. Cela réduit le diamètre de braquage de jusqu'à 1,1 mètre. À partir de 60 km/h, les roues arrière tournent dans la même direction que les roues avant à 2°. Cela rend les modèles S bien plus maniables et agiles à basse vitesse, et offre plus de stabilité directionnelle à grande vitesse et lors des changements de voie.*

La suspension S sport, développée spécialement pour les nouveaux modèles S, est dotée, de série, de l'amortissement contrôlé, soulignant le caractère sportif de ces véhicules. Elle abaisse la carrosserie de la S6 de 20 millimètres et celle de la S7 de 10 millimètres, plaçant les deux modèles S à la même hauteur. La suspension pneumatique adaptative, la version à suspension pneumatique avec amortissement ajustable, fait ses débuts sur les modèles S. Cette alternative pensée pour le confort peut être configurée sur trois modes et comprend une position « lift » pour les routes en mauvais état et une adaptation automatique du niveau. En mode « auto », la carrosserie est abaissée de 10 millimètres supplémentaires à partir de 120 km/h, tandis qu'en mode « dynamique », le véhicule reste toujours bas.

Pour une tenue de route encore plus sportive, la transmission quattro peut être associée au différentiel sportif sur l'essieu arrière. Dans les courbes prises de façon dynamique, le différentiel sport pousse littéralement la voiture dans le virage, offrant beaucoup d'agilité. Le conducteur peut adapter la stratégie de contrôle du différentiel sport via l'Audi drive select.

Le comportement sportif sur la route est également permis par le design à cinq maillons sur les essieux, qui sont principalement fabriqués en aluminium. Deux sous-structures relient les maillons au berceau du véhicule (les silent blocs sont fermement réglés).

Tous les composants du châssis sont contrôlés par la plateforme de châssis électronique (ECP), qui coordonne l'action des amortisseurs à des intervalles de quelques millisecondes. La plateforme de châssis électronique collecte des informations complètes sur le mouvement de la voiture et les données des systèmes de contrôle du châssis concernés. À partir de là, elle calcule et coordonne précisément le fonctionnement optimal de ces composants dans un contrôleur de conduite intégré. Les conducteurs des nouvelles Audi S profitent de la tenue de route précise et de l'excellente dynamique dans les virages qu'offre ce système.

Outre les amortisseurs, la plateforme de châssis électronique contrôle la direction dynamique des quatre roues motrices et le différentiel sport. Le conducteur peut configurer les réglages de ces modules dans le système de sélection du mode de conduite Audi drive select, qui propose une configuration spécifique aux modèles S, ainsi que les modes « confort », « auto », « dynamique », « efficacité » et « individuel ».

Soutien fort : le système de freins en céramique en option

Les étriers de freins à six pistons des nouveaux modèles S sont ultra performants. Fabriqués en aluminium, ils sont peints en noir (ou en rouge, en option) et ornés de logos S. Six pistons sur chaque roue serrent des disques en acier de 400 millimètres de diamètre à l'avant et de 350 millimètres à l'arrière. En option, Audi peut installer un système de freins à six pistons fabriqués en céramique renforcée de fibre de carbone légère et résistante à l'abrasion, avec des disques de 400 millimètres à l'avant et de 370 millimètres à l'arrière. Le système de freins en céramique pèse 9kg de moins que celui avec freins en acier, il réduit significativement les masses non suspendues, améliorant encore la dynamique de conduite, notamment dans les virages. Le

**La consommation de carburant et les émissions de CO₂ dépendent des pneus/roues utilisés ainsi que de l'équipement choisi.*



correcteur électronique de trajectoire (ESC) offre un contrôle encore plus précis que sur le modèle précédent. Le conducteur peut opter pour le mode Sport ou l'éteindre complètement.

Les nouvelles Audi S6 Berline, S6 Avant et S7 Sportback sont dotées de roues de 20 pouces avec des pneus 255/40 de série. Des versions de 21 pouces sont disponibles en option. Des absorbeurs en forme de tore (des protections en mousse collées dans les pneus) éliminent les bourdonnements indésirables, de sorte que ces pneus offrent un grand confort acoustique malgré leur taille. Étant donné la gamme de roues disponibles chez Audi Sport GmbH, des pneus Performance de 20 pouces peuvent être commandés pour une traction et une tenue de route encore meilleures.

Présence : le design des modèles S

Les modèles S se caractérisent par un design et une sophistication avancés, à l'extérieur comme à l'intérieur. La nouvelle identité stylistique d'Audi amplifie encore leur look déjà plus sportif. Le style dynamique de la bordure avant, des larges bas de caisse et du large diffuseur arrière avec quatre bordures de pot d'échappement confèrent aux modèles S une formidable présence sur la route. Des éléments caractéristiques des modèles S en chrome foncé et aluminium sur les lamelles de la grille du radiateur, la lame avant, les admissions d'air latérales, les rétroviseurs extérieurs et le diffuseur arrière témoignent des qualités sportives de ces véhicules.

Sur l'Audi S6, le diffuseur horizontal en aluminium crée une impression de largeur à l'avant. Il relie les deux admissions d'air et s'achève avec les deux winglets au niveau des conduits d'air. À l'arrière, la S6 comprend un spoiler intégré qui rejoint le couvercle de coffre, mettant subtilement en avant son caractère sportif. Des applications en aluminium dans le diffuseur relient les quatre bordures de pot d'échappement spécifiques aux modèles S. Elles soulignent également la largeur du véhicule.

Sur l'Audi S7, la calandre Singleframe, large et basse, comprend des lamelles en aluminium de série et des détails en chrome foncé mat. Les grosses admissions d'air, aux contours très marqués, et leur grille alvéolée sont en noir titane. La lame qui les traverse est de couleur aluminium, tout comme les boîtiers des rétroviseurs extérieurs. Le coupé quatre portes se distingue des modèles S6 par les entonnoirs dans les admissions d'air et les bandes anguleuses des bas de caisse.

Sur les côtés, le style sportif des trois voitures est appuyé par les grandes roues, des caractéristiques typiques des modèles S. Un diffuseur en chrome foncé noir apporte une touche de finition à l'extrémité inférieure basse. Les quatre bordures de pot d'échappement sont en chrome brillant.

« Loft de designer » : un design intérieur à l'esthétique sportive et sophistiquée

À l'intérieur, un design typique des modèles S attend le conducteur : un intérieur noir, des appliques sportives et sophistiquées, des surpiquûres contrastantes ainsi que des détails spécifiques aux modèles qui amplifient encore l'expérience de conduite.

Les différents sièges mettent aussi en valeur l'allure sportive des voitures. Outre les sièges sport avec logo S embossé, les clients recherchant un style ouvertement sportif peuvent choisir des sièges S sport aux contours marqués avec des appuie-têtes intégrés, un logo S embossé et un motif en losanges. Pour un confort optimal, Audi propose, en option, des sièges multi-ajustables aux contours customisés et avec



fonction ventilation et massage. La sellerie, toujours agrémentée de surpiquûres contrastantes, est disponible dans une combinaison de cuir et d'Alcantara ou en Valcona très haut de gamme. Les clients peuvent faire leur choix entre du noir, du gris rotor et du rouge Arras. Divers packs cuir sont disponibles pour personnaliser encore plus l'intérieur. En remplacement des appliques en aluminium brossé standard, des appliques fine grain ash sont disponibles en option. Parmi les autres détails spécifiques aux modèles S, on trouve une configuration graphique dédiée du virtual cockpit d'Audi avec le compte-tours au centre. Une autre option est un volant à méplat. Le repose-pied et les pédales sont fabriqués en acier inoxydable, et lorsque le conducteur monte dans la voiture, il est accueilli par des bas de caisse en aluminium illuminés ornés du logo S.

Équipement tout confort, l'idéal pour les longues distances

Avec la S6 Berline, la S6 Avant et la S7 Sportback, Audi propose un grand modèle sportif adapté à toutes les situations : la berline classique, le break pratique et le coupé quatre portes. Tous les modèles offrent un confort complet, une bonne connectivité et des équipements d'assistance à la conduite, ce qui en fait des voitures au style sportif parfaites pour les longues distances.

Les modèles S sont livrés avec de nombreux équipements de série : des jantes de 20 pouces spécifiques aux modèles S, le système de navigation MMI navigation plus avec le cockpit virtuel d'Audi sur un écran de 12,3 pouces. De série, la S6 comprend également des sièges sport en Alcantara et la S7 est équipée de sièges super sport.

La climatisation automatique quatre zones complète le cahier des charges standard.

Les nouveaux modèles Audi S sont d'excellentes voitures pour les longues distances, notamment du fait de la structure de leur carrosserie qui supprime largement les interférences, de leur aérodynamique et leur aéroacoustique avancées, ainsi que de leur intérieur et leur coffre spacieux. Selon la version de la carrosserie, ce dernier présente un volume de 530 litres (S6 Berline), jusqu'à 1 390 litres (S7 Sportback) et jusqu'à 1 680 litres (S6 Avant).

Les nouveaux grands modèles S arriveront sur les marchés européens durant l'été 2019. En Allemagne, le prix de départ est de 76 500 EUR pour la S6 Berline, de 79 000 EUR pour la S6 Avant et de 82 750 EUR pour la S7 Sportback.

Pour les États-Unis, l'Asie et le Moyen-Orient: les S6 et S7 avec moteur 2.9 TFSI

Sur les marchés étrangers, conformément aux préférences et aux profils de conduites des clients locaux, la S6 et la S7 seront disponibles avec un moteur 2.9 TFSI avec 450 ch de puissance et 600 Nm de couple. Comme les modèles TDI, la version essence du V6 sera équipée d'un compresseur électrique et du système hybride léger pour des performances et une efficacité accrues.

– Fin –



Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon les méthodes de mesure prévues par la loi. Depuis le 1er septembre 2017, l'approbation de certains nouveaux véhicules a déjà été réalisée conformément à la Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP), une procédure de tests pour l'évaluation de la consommation de carburant et d'émissions de CO₂ plus réaliste. Depuis le 1er septembre 2018, la WLTP remplace progressivement le Nouveau cycle européen de conduite (NEDC). En raison de conditions de test réalistes, la mesure selon la WLTP donne une consommation de carburant et des émissions de CO₂ plus élevées que celle effectuée selon le NEDC. Vous trouverez plus d'informations sur les différences entre la WLTP et le NEDC sur www.audi.de/wltp.

Pour l'instant, il est toujours obligatoire de fournir les valeurs NEDC. Dans le cas des nouveaux véhicules pour lesquels l'approbation a été réalisée en utilisant la WLTP, les valeurs NEDC sont dérivées des valeurs WLTP. Les valeurs WLTP peuvent être fournies sur la base du volontariat jusqu'à ce qu'elles deviennent obligatoires. Si les valeurs NEDC sont indiquées sous la forme d'une fourchette, elles ne font pas référence à un véhicule spécifique et ne sont pas un élément intégral de l'offre. Elles sont fournies simplement à des fins de comparaison entre les différents types de véhicules. D'autres équipements et accessoires (pièces détachées, tailles des pneus, etc.), peuvent modifier les paramètres du véhicule tels que le poids, la résistance de roulement et l'aérodynamique et, comme la météo, les conditions de circulation et le style de conduite, influencer la consommation électrique d'un véhicule, les émissions de CO₂ et les chiffres de performances.

** La consommation de carburant et les émissions de CO₂ dépendent des pneus/roues utilisés et du niveau d'équipement choisi. Pour en savoir plus sur les chiffres de consommation de carburant et les émissions de CO₂ spécifiques officielles des nouvelles voitures de tourisme, vous pouvez consulter le « Guide sur les économies de carburant, les émissions de CO₂ et la consommation énergétique de tous les nouveaux modèles de véhicules de tourisme » [en anglais], disponible gratuitement chez tous les concessionnaires et auprès de la DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, Allemagne (www.dat.de).*

Le **groupe Audi** composé des marques Audi, Ducati et Lamborghini est l'un des constructeurs d'automobiles et de motocycles haut de gamme qui remportent le plus de succès. L'entreprise est présente sur plus de 100 marchés dans le monde entier et produit des véhicules sur 18 sites implantés dans 13 pays. AUDI AG possède plusieurs filiales à 100 %, dont les sociétés Audi Sport GmbH (Neckarsulm/Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne/Italie).

En 2018, le groupe Audi a livré à ses clients environ 1,812 million d'automobiles de la marque Audi ainsi que 5 750 voitures de sport de la marque Lamborghini et environ 53 004 motos de la marque Ducati. AUDI AG a réalisé au cours de l'exercice 2018 un résultat d'exploitation de 4,7 milliards d'euros pour un bénéfice d'exploitation avant éléments exceptionnels de 59,2 milliards d'euros. L'entreprise emploie actuellement quelque 90 000 personnes dans le monde entier, dont environ 60 000 en Allemagne. Audi se concentre sur des produits et des technologies durables pour l'avenir de la mobilité.
