

AMAG Import SA

Kathrin Kaltenbrunner

Manager RP Audi

Téléphone: +41 56 463 91 61

E-mail: audi.pr@amag.ch

audi.ch

Sportif et efficace avec une propulsion hybride rechargeable: L'Audi Q5 55 TFSI e quattro

- **Le SUV à succès désormais équipé d'un moteur TFSI et d'un moteur électrique plus puissant**
- **Plus de 40 kilomètres d'autonomie électrique, vitesse électrique pouvant atteindre 135 km/h**
- **Charge pratique: l'Audi e-tron Charging Service et l'application myAudi**
- **Prix de base de CHF 76'000.-, pré-commandé probablement en Suisse à partir de juin 2019**

Schznzach-Bad, le 21 mai 2019 – Audi poursuit sans relâche son offensive d'électrification. L'Audi Q5 55 TFSI e quattro développant une puissance de 270 kW (367 ch) (consommation de carburant en cycle mixte en l/100 km: 2,4-2,1; émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 53-46) est le premier représentant des nouveaux modèles Audi rechargeable. Le concept de propulsion qui associe un moteur à combustion à un moteur électrique et sa commande intelligente lui permettent de parcourir en grande partie les trajets quotidiens en mode électrique. L'autonomie purement électrique s'élève à plus de 40 kilomètres selon le cycle WLTP.

Le nouveau concept de propulsion comprend un moteur essence turbo quatre cylindres 2.0 TFSI développant une puissance de 185 kW (252 ch) et un couple de 370 Nm, et un moteur électrique (consommation de carburant en cycle mixte en l/100 km: 2,4-2,1; émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 53-46). Le moteur synchrone permanent (MSP) développe un pic de puissance de 105 kW et un pic de couple de 350 Nm. Avec l'embrayage de séparation, il est intégré à la boîte automatique à sept rapports S tronic qui achemine le couple d'entraînement dans une chaîne cinématique quattro à technologie ultra. Le SUV hybride séduit par sa puissance de système de 270 kW (367 ch) et par son couple total de 500 Nm juste au-dessus du régime de ralenti, soit dès 1250 tours par minute. Le véhicule passe de 0 à 100 km/h en 5,3 secondes et sa vitesse maximale est de 239 km/h. Conformément à la norme s'appliquant aux véhicules hybrides rechargeables, la consommation est comprise entre 2,4 et 2,1 l/100 km, soit 53-46 g de CO₂ par kilomètre. Son autonomie électrique s'élève à plus de 40 kilomètres selon le cycle WLTP. Sa vitesse de pointe en fonctionnement électrique atteint

135 km/h, ce qui est suffisant pour des trajets sur autoroute. La batterie lithium-ion du SUV est implantée sous le plancher du coffre. Elle comprend 104 cellules prismatiques et stocke 14,1 kilowattheures d'énergie à 381 volts. Son circuit de refroidissement est couplé au circuit de liquide de refroidissement de la climatisation et au circuit de refroidissement basse température auquel sont également raccordés le moteur électrique et l'électronique de puissance pour une régulation optimale. Le climatiseur coopère avec une pompe à chaleur à haut rendement qui concentre les rejets thermiques des composants haute tension. 1 kW de puissance électrique permet d'obtenir une puissance de chauffage de jusqu'à 3 kW, ce qui améliore à la fois le rendement énergétique de la voiture et le confort climatique des occupants.

Transmission intégrale permanente quattro à technologie ultra

La transmission intégrale à technologie ultra conçue pour délivrer un rendement maximal associée à un moteur électrique est utilisée pour la première fois sur l'Audi Q5 55 TFSI e. La commande intelligente de la transmission intégrale fonctionne de manière prédictive. En d'autres termes, elle anticipe en permanence à l'aide de capteurs et d'une évaluation continue des données de dynamique et de comportement de conduite. La transmission quattro est ainsi disponible lorsqu'elle est requise. À faibles charges et lorsque les frottements entre les roues et la chaussée sont suffisants, la transmission de la force motrice est découplée de l'essieu arrière. La chaîne cinématique fonctionne alors de manière particulièrement efficace sous forme de traction avant. La transmission intégrale est toujours désactivée lorsqu'elle n'est pas nécessaire bien qu'elle reste disponible en permanence. L'enclenchement automatique rapide de la transmission intégrale suit une stratégie à trois niveaux: proactif, prédictif et réactif. Grâce à l'interconnexion de la transmission quattro et d'Audi drive select, le conducteur peut configurer individuellement le caractère de la transmission et les propriétés de pilotage des quatre roues motrices.

Les modes de conduite et l'assistant d'efficacité prédictive continuellement développé

Particulièrement silencieux et sans émissions locales en ville, caractérisés par des autonomies élevées sur les longues distances ou bien sportifs et dynamiques grâce à la puissance combinée du moteur à combustion et du moteur électrique, les modes de propulsion de l'Audi Q5 55 TFSI e quattro sont variés et réglés de manière particulièrement intelligente. Le concept est dimensionné de telle sorte que les clients peuvent parcourir électriquement une grande partie de leurs trajets quotidiens.

L'assistant prédictif d'efficacité (PEA) adapte le comportement de récupération de l'énergie de traction à chaque situation. Il utilise pour cela les données prédictives du parcours issues de la base de données de navigation et tient compte de la distance par rapport au véhicule précédent, obtenue grâce au signal de la caméra et du radar. En fonction de la situation, le système choisit de manière anticipée entre la roue libre moteur éteint et la récupération de l'énergie de traction, c'est-à-dire la récupération de l'énergie cinétique pour la convertir en énergie électrique.

Lorsque l'adaptive cruise control (ACC) est activé, le PEA assiste le conducteur en ralentissant et en accélérant de manière autonome dans le but d'améliorer l'efficacité et le confort. Si le conducteur n'utilise en revanche pas l'ACC, la pédale active lui indique par une impulsion tactile le moment opportun qu'il peut retirer son pied des gaz pour utiliser autant d'énergie cinétique que possible, tandis que le cockpit et l'affichage tête haute l'en préviennent par un symbole visuel. Des symboles dans le cockpit lui signalent en même temps la raison d'une réduction de la vitesse. Les limitations de vitesse, les panneaux indicateurs de localités, les virages et les pentes, les carrefours giratoires, les croisements, les sorties d'autoroute et le trafic qui le précède lui sont affichés.

Le conducteur décide librement de l'opportunité et de la manière d'intervenir dans l'interaction entre les deux moteurs. Il dispose de trois modes de fonctionnement à cet effet:

Le **mode hybride** est automatiquement activé dans la navigation en saisissant la destination. Il peut toutefois aussi être activé manuellement avec la touche de sélection de mode. Dans ce mode, la charge de la batterie est répartie de façon optimale sur l'itinéraire pour réduire la consommation de carburant. En ville et en circulation urbaine en accordéon, la voiture roule de manière essentiellement électrique. En fonction de la situation, elle décide de passer en mode roue libre moteur éteint ou de récupérer l'énergie de traction. En mode de récupération de l'énergie de traction, il est possible de récupérer jusqu'à 25 kW, le moteur électrique assurant lui-même la plupart des décélérations légères jusqu'à 0,1 G, c'est-à-dire la majorité des freinages au quotidien. Une puissance électrique maximale de 80 kW est générée par la récupération de freinage pour une décélération pouvant atteindre 0,2 G. Les freins à disque sont déclenchés si la décélération est plus forte. Si le guidage de la navigation MMI est activé, la stratégie de fonctionnement prédictive cherche à parcourir le dernier tronçon urbain de manière purement électrique pour ainsi parvenir à destination avec une batterie d'entraînement pratiquement vide. La tâche de régulation se fonde sur une multitude de données. Celles-ci englobent les informations en ligne sur la circulation, la distance jusqu'à la destination, le profil du parcours, les informations précises sur l'environnement immédiat issues des données de navigation telles que les limitations de vitesse, les types de routes, les inclinaisons et les pentes ainsi que les données actuelles des capteurs embarqués.

Outre le mode de fonctionnement hybride, le conducteur peut également choisir entre les modes **EV** et **battery hold**. Dans le **mode EV**, la voiture ne roule qu'électriquement tant que le conducteur ne dépasse pas un point de pression variable perceptible dans la pédale d'accélérateur. Le mode EV représente la configuration de base à chaque démarrage du véhicule. Dans le **mode battery hold**, la capacité de cette dernière est maintenue dans son état actuel.

Individuel: équipement et design

L'Audi Q5 55 TFSI e bénéficie d'un équipement généreux de série: phares LED, sièges sport, climatisation automatique trizone, clé confort, système d'information du conducteur avec écran couleur, affichages PHEV spécifiques et roues de 18" au design de turbine à cinq bras. Les sièges arrière se règlent longitudinalement et l'angle de leur dossier peut être modifié. Des

détails sportifs du pack extérieur S line renforcent le look dynamique: pare-chocs S line avant et arrière, diffuseur à double insert arrière et design individuel de la calandre Singleframe assorti de divers éléments en chrome foncé.

Confortable: charge rapide en quelques heures

Le système de charge compact ainsi qu'un câble mode 3 muni d'une fiche de type 2 pouvant être utilisé aux bornes de recharge publiques figurent parmi l'équipement de série de l'Audi Q5 55 TFSI e quattro. Le système de charge compact comprend un câble compatible avec les prises électriques domestiques et industrielles ainsi qu'une unité de commande. Le système dispose d'un affichage de son état par LED ainsi que des fonctions de sécurité telles qu'un dispositif de surveillance de la température et des courants de défaut. En guise d'option, Audi fournit un support mural verrouillable pour le système de charge avec le clip de charge. Recharger entièrement la batterie sur une prise industrielle CEE de 400 volts/16 ampères ne dure que deux heures et demi. Le chargeur intégré charge la batterie lithium-ion à une puissance maximale de 7,4 kW. Une batterie à plat peut toutefois être facilement rechargée entièrement en environ six heures pendant la nuit à une prise électrique domestique de 220 volts. Le conducteur peut également faire l'appoint d'électricité en cours de trajet. Un service de charge propre à Audi, l'Audi e-tron Charging Service, permet d'accéder à environ 100 000 points de recharge en Europe. Une carte suffit pour démarrer la recharge, indépendamment du fournisseur.

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

L'application myAudi permet au client d'utiliser les services du portefeuille Audi connect sur son smartphone, ce qui se révèle particulièrement pratique pour les modèles électrifiés. Grâce à l'application, l'utilisateur peut consulter l'état de la batterie et l'autonomie, lancer des processus de recharge, programmer la minuterie de charge et consulter les statistiques de recharge et de consommation. Le planificateur d'itinéraires dans l'application, mais aussi la navigation MMI dans la voiture indiquent les stations de recharge.

L'application myAudi permet également de préclimatiser la voiture avant le départ en alimentant électriquement le compresseur de la climatisation et le chauffage de la voiture. Le client peut définir précisément la manière dont l'habitacle doit être chauffé ou refroidi pendant que la batterie est rechargée. Cela vaut également pour le chauffage des sièges, du volant, du pare-brise, de la lunette arrière et des rétroviseurs, ainsi que pour le refroidissement des sièges en fonction des équipements supplémentaires.

L'Audi Q5 55 TFSI e quattro peut être pré-commandé probablement en Suisse à partir de juin 2019 au prix de base de CHF 76'000.- . Le véhicule sera lancé au troisième trimestre 2019.

- Fin -

Données de consommation des modèles cités

Audi Q5 TFSI e

Consommation de carburant en cycle mixte en l/100 km: 2,4-2,1;

émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 53-46