

La championne du chargement: l'Audi A6 Avant e-tron concept

- **Audi présente un concept d'Avant de classe supérieure à propulsion électrique**
- **Un design unique pour l'ère électronique**
- **Recharge rapide avec 270 kW: 300 kilomètres d'autonomie en seulement dix minutes**

Ingolstadt/Cham, le 17 mars 2022 – Audi A6 e-tron concept, la deuxième: dans le cadre de sa conférence de presse annuelle 2022, Audi présente le prochain modèle de sa future A6 de classe supérieure à propulsion électrique: l'Avant. Il y a tout juste un an, en avril 2021, la marque aux quatre anneaux présentait déjà l'Audi A6 Sportback à propulsion électrique au Shanghai Auto Show. Le concept car A6 Avant e-tron, proche de la production en série, illustre désormais la synthèse entre une technologie de propulsion d'avenir et un domaine classique du design Audi: l'Avant.

Comme l'Audi A6 e-tron concept présentée dès 2021, l'A6 Avant utilise exclusivement une propulsion électrique, basée sur la future plateforme PPE développée sous la direction d'Audi. Et elle se présente en même temps comme un nouveau projet de design qui partage ses dimensions avec l'A6 Sportback e-tron. La carrosserie de 4,96 mètres de long, de 1,96 mètre de large et de 1,44 mètre de haut se positionne dans la classe supérieure. Les lignes se révèlent être une évolution logique du langage stylistique actuel d'Audi. Des éléments significatifs tels que la calandre Singleframe fermée et la bande d'éclairage continue à l'arrière soulignent la parenté avec les autres Audi à propulsion électrique de la flotte e-tron.

Le modèle extérieur Audi A6 Avant e-tron concept, qui fera ses débuts en mars 2022, n'est pas plus que la Sportback un simple exercice de style pour les designers: les lignes et les proportions élégantes préfigurent plutôt les futurs modèles de série d'Audi et donnent des indications claires sur l'aspect à la fois dynamique et élégant de la classe supérieure à propulsion électrique de la marque aux quatre anneaux.

«Avec l'Audi A6 Avant e-tron concept, nous donnons un aperçu très concret des futurs modèles de série de notre nouvelle plateforme technique PPE», déclare Oliver Hoffmann, membre du conseil d'administration d'Audi en charge du développement technique. «Ce faisant, nous ne nous contentons pas d'électrifier les 45 ans de succès de l'Avant, mais nous voulons avant tout marquer un point d'exclamation avec la technologie. Il s'agit notamment d'une technologie puissante de 800 volts, d'une puissance de recharge de 270 kW et d'une autonomie WLTP allant jusqu'à 700 kilomètres.»

Avec le sigle A6, le concept car souligne l'appartenance de la marque à la classe affaires.

Depuis 1968 et jusqu'en 1994, encore connu sous le nom d'Audi 100, ce modèle représente la marque dans l'un des segments les plus volumineux du monde. Depuis 1977, la série comportait des modèles Avant, une réinterprétation révolutionnaire du genre break au design hautement émotionnel.

Avec l'Avant, dont les lignes dynamiques s'alliaient à un haut degré de variabilité, la marque a littéralement réussi à créer un nouveau type d'automobile, souvent copié par la concurrence. Avant: ce terme est dérivé de «avant-garde», et un slogan publicitaire Audi de 1995 est devenu un mot courant: les beaux breaks s'appellent Avant.

La technologie PPE, quant à elle, veillera à ce que la promesse de la ligne se traduise par un dynamisme digne de son rang et une compatibilité au quotidien sur de longues distances. Autrement dit, selon la motorisation et la variante du modèle, l'Audi A6 e-tron devrait à l'avenir impressionner par son autonomie de plus de 700 kilomètres (selon la norme WLTP). Et les représentants les plus puissants de la gamme passeront de 0 à 100 km/h en moins de quatre secondes. Les valeurs de la Sportback et de l'Avant ne diffèrent que de manière marginale.

L'Audi A6 Avant n'est pas seulement une championne du chargement dans les deux sens du terme grâce à son compartiment arrière aussi beau que spacieux. C'est aussi la technique de propulsion et de batterie qui justifie ce titre. Grâce au système 800 volts et à une puissance de recharge pouvant atteindre 270 kW, il est possible d'embarquer l'énergie nécessaire pour parcourir environ 300 kilomètres en seulement dix minutes sur une borne de charge rapide.

Le design e-tron est reconnaissable entre mille

Ses dimensions classent clairement l'Audi A6 e-tron concept comme une représentante de la classe supérieure: 4,96 mètres de long, 1,96 mètres de large et 1,44 mètres de haut correspondent aux représentantes actuelles de la série Audi A6/A7. Et dès le premier regard, on voit que des proportions sportives et des lignes élégantes signalent la création dans la soufflerie avec l'arrière du coupé typique de la marque.

L'aérodynamisme est un élément clé de la longue histoire de succès d'Audi dans la catégorie de la classe supérieure. La valeur c_w de l'Audi 100/C3 – à l'époque championne du monde d'aérodynamisme toutes catégories – est légendaire: avec $c_w = 0,30$, Audi a surclassé ses concurrents dès 1982, et ce, pendant de nombreuses années.

Aujourd'hui, la famille Audi A6 e-tron concept à propulsion électrique écrit un nouveau chapitre de cette histoire à succès, prouvant une fois de plus que la marque associe toujours forme et fonction dans une synthèse parfaite. Une valeur c_w de seulement 0,22 pour la Sportback est exemplaire dans le segment C à propulsion électrique. Pour l'Avant, avec sa ligne de toit très tendue, la valeur c_w n'est supérieure que de 0,02 unité. Une faible résistance à l'air: cela signifie tout d'abord une consommation d'énergie réduite et donc une amélioration de l'autonomie.

En même temps, le peaufinage en soufflerie a permis de créer un design organique avec un maximum d'élégance et d'harmonie dans les détails.

De grandes roues de 22 pouces et des porte-à-faux courts, la cabine plate et l'arche de toit dynamique de l'Avant déterminent des proportions significativement sportives. L'absence de bords durs assure des transitions douces entre les surfaces convexes et concaves du corps de la carrosserie, amenant ainsi des gradients d'ombre doux. En particulier en vue latérale, l'Audi A6 e-tron concept semble monolithique, comme si elle provenait d'un seul moule.

L'arche de toit en pente douce vers l'arrière et le montant D incliné sont typiques de l'Audi Avant. Les passages de roues quatre marquants soulignent la largeur de la carrosserie et sont en même temps intégrés de manière organique dans les surfaces latérales.

Les passages de roue sont reliés par la zone de la batterie spécialement sculptée au-dessus du seuil latéral, qui est accentuée par une incrustation noire – un élément de design désormais typique de la marque Audi dans la flotte de véhicules électriques. Également typique de l'Audi e-tron: les petits rétroviseurs extérieurs virtuels à caméra situés à la base du pilier A.

En regardant l'avant, l'Audi A6 e-tron concept se présente immédiatement comme une représentante à propulsion électrique de la marque aux quatre anneaux. Une caractéristique typique est le grand cadre simple fermé, qui est flanqué dans la zone inférieure de profondes entrées d'air pour le refroidissement de l'entraînement, de la batterie et des freins. Les bandeaux de phares plats s'inscrivent loin dans le balayage latéral de l'avant, soulignant l'architecture horizontale de la carrosserie du véhicule.

L'influence de la soufflerie sur la section arrière est indéniable. L'extrémité supérieure est conçue comme un bord de décollement aérodynamique et fonctionnel. L'aileron arrière de couleur contrastée souligne visuellement la silhouette étirée et orientée horizontalement de l'A6 Avant e-tron concept. Et, grâce à l'écoulement de l'air, il effectue un travail important en faveur de l'aérodynamisme.

Dans la partie inférieure, les deux sorties d'air grand format du diffuseur arrière sont intégrées dans la zone du pare-chocs. Ces composants, également de couleur différente, permettent de canaliser l'air qui s'écoule sous le véhicule au profit d'un écoulement sans turbulences – une combinaison parfaite de résistance à l'air réduite et de portance minimale.

La silhouette sportive du show car est soulignée par la teinte grise chaude baptisée «Neptune Valley». Alors que, à l'ombre, la laque apparaît dans une retenue moderne, elle déploie tout son effet au soleil et enveloppe le show car de nuances d'or aux doux reflets grâce aux pigments à effets qu'elle contient.

Éclairante sous tous les angles: la technique d'éclairage

Fins et affleurant la composition générale des lignes, les phares et les feux arrière plats se démarquent. Les technologies Matrix LED numérique et OLED numérique permettent d'obtenir une luminosité et une diversité fonctionnelle maximales même avec une surface minimale, tout en offrant des signatures lumineuses personnalisables. L'équipe de designers d'éclairage et de développeurs d'Audi a de nouveau fait un travail remarquable, car le concept car concentre une multitude de nouvelles fonctions et d'offres de personnalisation dans ses unités d'éclairage.

Trois petits projecteurs LED haute résolution sont intégrés de chaque côté de la carrosserie, transformant le sol en dessous en une scène lorsque les portes sont ouvertes: de petits écrans lumineux dynamiques prolongés accueillent les occupants, avec des caractères dans leur langue respective.

La combinaison des fonctions de sécurité et du design esthétique est particulièrement importante pour Audi. C'est pourquoi les petits projecteurs haute résolution génèrent également des symboles d'avertissement sur le sol, par exemple pour avertir un cycliste que la porte du véhicule va s'ouvrir.

Quatre autres projecteurs LED haute résolution – discrètement intégrés dans les angles du véhicule – créent des projections de clignotants. La conception de ces projections peut être modifiée pour s'adapter à différents marchés et à différentes zones d'approbation, selon les besoins.

Les phares Matrix LED numériques à l'avant ont une qualité presque cinématographique. Si, par exemple, l'Audi A6 e-tron concept est garée devant un mur pendant la pause de recharge, les conducteurs et les passagers peuvent passer le temps avec un jeu vidéo projeté sur le mur. Au lieu d'un petit écran dans le cockpit, ils voient les paysages virtuels de leur jeu projetés en grand format sur le mur, le tout grâce au projecteur Matrix LED numérique.

L'arrière du concept car est équipé d'une nouvelle génération d'éléments numériques OLED, qui agissent comme un écran dans la bande d'éclairage continue. Ils peuvent également être utilisés pour créer des variations personnalisables presque illimitées de signatures lumineuses numériques et de scénographies lumineuses dynamiques, qui peuvent être adaptées aux goûts personnels du client.

Une nouvelle caractéristique des feux arrière est l'architecture tridimensionnelle des éléments numériques OLED, qui, adaptée à la forme de la carrosserie, permet d'intégrer le design nocturne dans l'apparence générale. Il est ainsi possible de vivre la scénographie lumineuse dynamique non seulement en deux dimensions, comme auparavant, mais aussi avec un effet spatial impressionnant.

Et bien entendu, les feux arrière – tout comme les phares avant – répondent aux exigences de leurs concepteurs en ce qui concerne les fonctions classiques de l'éclairage automobile: voir et être vu; à l'avant, l'éclairage clair et lumineux de la chaussée avec une adaptation intelligente à la situation routière, aux conditions météorologiques et à l'environnement, tout comme la communication avec les autres usagers de la route. Hautement lumineux, homogènes et riches en contrastes, les feux arrière numériques OLED, en particulier, augmentent considérablement le niveau de sécurité pour le trafic du futur.

De plus, les projections autour du véhicule permettent pour la première fois d'étendre la zone de communication au-delà du véhicule. Grâce à un réseau intelligent dans le véhicule, l'A6 e-tron concept transmet des informations aux autres usagers de la route par le biais de signaux visuels.

PPE: plancher surélevé et plancher plat

La PPE est exclusivement conçue pour une propulsion électrique par batterie et peut ainsi profiter pleinement de tous les avantages de cette technologie.

L'élément central de la future flotte PPE est un module de batterie situé entre les essieux, qui fournit également environ 100 kWh d'énergie dans la version Avant de l'A6 e-tron concept. L'utilisation de l'ensemble de la base du véhicule permet un agencement relativement plat de la batterie. Il est ainsi possible de construire non seulement des voitures à plancher surélevé, mais aussi – sans intervention sur l'architecture de base – des véhicules à l'architecture résolument dynamique et plate, comme l'Audi A6 Avant.

La taille de la batterie et l'empattement des véhicules PPE sont modulables, ce qui rend possible leur utilisation dans différents segments du marché. Dans tous les cas, le rapport entre l'empattement assez long et les porte-à-faux très courts est un trait d'union qui, associé aux grandes roues, donne des proportions de base parfaites, et pas seulement pour la forme. En effet, les occupants des futurs modèles PPE profiteront également de l'empattement long: une longueur d'habitacle élevée et donc de l'espace pour les jambes sur les deux rangées de sièges font partie des principaux avantages dans tous les segments. L'absence de tunnel à cardan, selon le même principe, augmente également le confort spatial dans les voitures électriques.

Mais même sans le tunnel à cardan, les clients d'Audi n'auront pas à renoncer à la transmission quattro, qui fait partie de la marque. L'offre future des modèles PPE comprend des versions équipées d'un moteur électrique sur l'essieu avant et d'un autre sur l'essieu arrière, qui, par le biais d'une coordination électronique, réalisent la transmission intégrale en fonction des besoins et avec un équilibre parfait entre dynamique de conduite et économie. En outre, le programme comprendra également des variantes de base optimisées pour une consommation minimale et une autonomie maximale; dans ce cas, un moteur électrique sur l'essieu arrière assure la propulsion.

Les deux moteurs électriques de l'Audi A6 Avant e-tron concept mobilisent une puissance totale de 350 kW et un couple de 800 newtons-mètres.

Les roues avant de l'Audi A6 e-tron concept sont reliées par un essieu à cinq bras spécialement optimisé pour les véhicules électriques. À l'arrière, il y a un essieu multibras. Le concept car utilise la suspension pneumatique Audi, un système de suspension pneumatique avec amortisseurs adaptatifs.

L'A6 Avant e-tron: la championne du chargement

La technologie de recharge de 800 volts sera au cœur de la technologie de propulsion de l'Audi A6 e-tron concept et de tous les futurs modèles PPE. Comme sur l'Audi e-tron GT quattro, elle permet de recharger la batterie avec une puissance allant jusqu'à 270 kW sur des bornes de recharge rapide en un temps record. Pour la première fois, cette technologie révolutionnaire fait son entrée dans les segments de volume des classes moyenne et supérieure avec la PPE.

Ainsi, l'A6 Avant e-tron concept n'est pas seulement une championne du chargement dans les

deux sens du terme grâce à son spacieux compartiment arrière. En effet, la technologie PPE permet des temps de recharge qui se rapprochent de ceux d'un arrêt classique pour faire le plein d'une voiture à moteur thermique. Dix minutes suffisent pour embarquer l'énergie motrice nécessaire pour plus de 300 kilomètres. En moins de 25 minutes, le niveau de charge de la batterie de 100 kWh de l'Audi A6 Avant e-tron concept peut être porté de 5 à 80%.

Avec une autonomie pouvant aller jusqu'à 700 kilomètres – selon la variante et la puissance du moteur – les modèles de la famille Audi A6 e-tron sont adaptés sans compromis aux longs trajets. Et au niveau de l'autonomie ainsi que de la vitesse de recharge, ils tiennent la cadence vis-à-vis des véhicules à moteur thermique, faisant d'eux des automobiles parfaitement polyvalentes au quotidien, pour les courts trajets comme pour les voyages.

En termes de qualités dynamiques, l'Audi A6 e-tron concept – comme il se doit pour une voiture électrique – surpasse même ses rivales à moteur à combustion. Grâce au couple élevé disponible dès la première révolution, même les variantes d'entrée de gamme de conception économique accélèrent à 100 km/h en moins de sept secondes. Sur les modèles sportifs haut de gamme, ce sprint peut même être ramené à bien moins de quatre secondes.

PPE: polyvalent, variable, électrique

En 2018, la première Audi de série à propulsion électrique a fait ses débuts: l'Audi e-tron. Depuis, la marque a poursuivi de manière conséquente et à un rythme soutenu l'introduction généralisée de la mobilité électrique dans l'ensemble de son portefeuille de produits. Après les SUV Audi e-tron et e-tron Sportback, la très dynamique e-tron GT quattro a été lancée en février 2021, sur la base d'une nouvelle plateforme technique développée en collaboration avec Porsche AG. Seulement deux mois plus tard, l'Audi Q4 e-tron et la Q4 Sportback e-tron faisaient leurs débuts: deux SUV très indépendants dans le segment des compacts, avec une base technique commune, la fameuse MEB du groupe Volkswagen.

Les concepts Audi A6 e-tron Sportback et Avant sont les premiers représentants d'une famille de véhicules – d'abord dans le segment C, puis dans les segments B et D – qui repose sur une autre plateforme technique innovante: la Premium Platform Electric, ou PPE. Ce système modulaire est développé sous l'égide d'Audi en collaboration avec Porsche AG. Les premiers véhicules Audi de série basés sur la PPE seront présentés successivement à partir de 2023.

Pour la première fois, la PPE est conçue pour rendre possible une gamme de voitures de volume encore jamais atteinte: la gamme comprend des SUV et des CUV à plancher surélevé ainsi que des voitures à plancher plat, qui font partie du segment principal de l'offre Audi, comme la série Audi A6. Il est également prévu d'élargir l'offre PPE dans le segment B, qui est depuis des décennies le segment de marché le plus important pour Audi. Et même pour le segment D des véhicules de classe supérieure, la PPE offre d'excellentes conditions techniques.

Avec la PPE, la mobilité électrique est désormais attractive pour les clients qui préfèrent les concepts automobiles au-delà du domaine des SUV, par exemple une Avant typique de la

marque.

Cela permet d'élargir de manière particulièrement efficace l'offre de voitures électriques dans le portefeuille de marques, via les segments B et C à fort volume. Les effets d'échelle permettent en outre d'intégrer la technologie de classe supérieure et de multiples variantes de modèles dans une gamme de modèles très diversifiée, et ce, sans aucun précédent au sein de la concurrence haut de gamme.

AMAG Import SA

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Portable: +41 76 556 37 80

E-mail: audi.pr@amag.ch

audi.ch

audi-mediacycenter.com

AMAG Import SA – Audi Suisse – La marque aux quatre anneaux est synonyme de véhicules innovants et sportifs, de construction d'excellente qualité et de design avant-gardiste – selon la devise Vorsprung durch Technik. Le groupe Audi est l'un des plus grands constructeurs mondiaux de voitures haut de gamme. Notre vision: déployer la beauté de la mobilité durable.

Valeurs de consommation et d'émission des modèles mentionnés:

Audi A6 Avant (hors PHEV, allroad, S6 et RS6)

Consommation de carburant en cycle mixte en l/100 km: 9,0-5,3 (WLTP);
émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 206-140

Audi e-tron GT quattro

Consommation d'électricité en cycle mixte en kWh/100 km: 21,8-19,9 (WLTP);
émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 0

Audi e-tron

Consommation d'électricité en cycle mixte en kWh/100 km: 26,1-21,7 (WLTP);
émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 0

Audi e-tron Sportback

Consommation d'électricité en cycle mixte en kWh/100 km: 25,9-21,1 (WLTP);
émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 0

Audi Q4 e-tron

Consommation d'électricité en cycle mixte en kWh/100 km: 21,4-17,0 (WLTP);
émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 0

Audi Q4 Sportback e-tron

Consommation d'électricité en cycle mixte en kWh/100 km: 21,0-16,6 (WLTP);
émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 0

Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon la procédure de mesure WLTP prescrite par la loi. La procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers (Worldwide harmonised Light-duty vehicles Test Procedure, WLTP) est une procédure de test plus réaliste pour la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO₂. Les valeurs varient en fonction des équipements en option sélectionnés.

Pour que les consommations d'énergie de différents types de propulsion (essence, diesel, gaz, courant électrique, etc.) soient comparables, elles sont en outre indiquées sous forme d'équivalent essence (unité de mesure énergétique). Le CO₂ est le principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique. Valeur moyenne des émissions de CO₂ pour tous les véhicules vendus en Suisse: 149 g/km (WLTP). Valeur cible de CO₂ provisoire pour les véhicules vendus en Suisse: 118 g/km (WLTP). Les données indiquées pour un véhicule spécifique peuvent différer des données d'homologation conformément à la réception par type suisse.

Les valeurs de consommation figurant dans nos documents de vente correspondent aux indications européennes de consommation normalisée de carburant qui permettent de comparer les différents véhicules. En pratique, celles-ci peuvent parfois varier considérablement en fonction du style de conduite, des conditions météorologiques et de circulation, de la charge, de la topographie et de la saison. Nous recommandons également le style de conduite EcoDrive pour préserver les ressources.

Catégorie de rendement énergétique selon la nouvelle méthode de calcul conformément à l'annexe 4.1 de l'OEEV valable à partir du 1^{er} janvier 2020 jusqu'au 31 décembre 2020. Vous trouverez des informations sur l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme sur le site de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN).