

Un SUV coupé pour la famille e-tron : l'Audi e-tron Sportback

- Un design sportif et élégant, une efficacité renforcée et un coefficient de traînée de 0,25
- 300 kW de puissance, jusqu'à 446 kilomètres d'autonomie selon la norme WLTP
- Un éclairage digital matriciel LED innovant

« Le futur est électrique ». Audi reste fidèle à son axe stratégique en présentant le deuxième modèle de sa famille e-tron. L'Audi e-tron Sportback est un SUV coupé dynamique proposant une puissance maximale de 300 kW et une autonomie pouvant atteindre 446 kilomètres (selon la norme WLTP) avec une seule charge de batterie (consommation électrique en cycle combiné en kWh/100 km: 26.3 - 21.6 (WLTP); émission de CO2 en cycle combiné en g/km: 0). Ses nouveaux phares digitaux matriciels LED sont disponibles pour la première fois dans un modèle de grande série. Leur faisceau est fractionné en minuscules pixels, qui peuvent être contrôlés avec une précision exceptionnelle. Cette technologie d'éclairage permet de centrer plus aisément le véhicule sur les portions de route étroite, montrant sa position sur la voie de circulation. L'Audi e-tron Sportback pourra être commandée dès fin novembre. Le lancement sur le marché en Europe est programmé pour le printemps 2020.

Un design extérieur élégant, efficient et expressif

L'Audi e-tron Sportback combine le dynamisme d'un SUV spacieux avec l'élégance d'un coupé quatre portes et le caractère avant-gardiste d'une voiture électrique. Il a une longueur de 4 901 millimètres pour une largeur de 1 935 mm et une hauteur de 1 616 mm. Sa ligne de toit plate surmontant sa carrosserie musclée plonge de manière abrupte à l'arrière, dans le plus pur style d'un coupé, jusqu'aux montants D fortement inclinés. Le rebord inférieur de la troisième vitre latérale remonte vers l'arrière, un élément stylistique typique des variantes Sportback.

Avec sa calandre octogonale Singleframe, ses galbes généreux au-dessus des passages de roue et sa section arrière sculptée, l'Audi e-tron Sportback est parfaitement en phase avec le langage stylistique de la marque. Divers détails communiquent au monde extérieur que ce SUV coupé est entièrement électrique. En grande partie fermée, la calandre Singleframe avec ses barres verticales est parée de Light Platinum Gray, un coloris distinctif propre aux modèles e-tron. Dans la section inférieure des phares digitaux matriciels LED, quatre segments horizontaux créent la signature lumineuse spécifique e-tron avec les feux de jour. Ces détails stylistiques se retrouvent en de nombreux points et s'expriment en trois dimensions, par exemple au niveau des marchepieds latéraux. Leurs inserts noirs attirent le regard en direction de l'emplacement de la batterie, et donc du centre nerveux, de l'Audi e-tron Sportback. Les designers ont également transformé la signature visuelle du large diffuseur arrière, soulignant l'absence d'embouts d'échappement. Un jonc lumineux relie aussi les feux arrière LED.

Au total, treize coloris de carrosserie sont proposés pour le SUV coupé tout électrique d'Audi, dont le nouveau coloris Plasma Blue métallisé, exclusif à l'e-tron Sportback. Le sigle haute tension ornant la trappe de recharge électrique arbore un coloris orange très visible, qui peut aussi être utilisé pour les étriers de freins. De série, les garnitures des passages de roue et des marchepieds arborent un coloris anthracite mat soulignant le caractère tout-terrain du modèle. Il en va de même pour la protection de soubassement, le diffuseur et les seuils de porte, peints en noir. Avec la finition Advanced, les détails de finition affichent un coloris gris contrasté ou sont, en option, couleur carrosserie. La protection de soubassement et le diffuseur sont alors garnis d'un coloris argent mat.

La version S Line met en exergue l'ADN sportif de l'Audi e-tron Sportback. De série, cette version dispose de roues de 20 pouces et d'une suspension Sport pneumatique. Plus dynamique, le bouclier est flanqué de rideaux d'air plus expressifs, qui améliorent aussi le flux aérodynamique. Ces rideaux s'étirent jusque sous les blocs optiques, créant ainsi un style plus énergique même à distance. Un sigle S Line orne la calandre de radiateur alors que les seuils de porte en aluminium rétroéclairés arborent un sigle #S. À l'arrière, le déflecteur de série ainsi que le spectaculaire diffuseur s'étirant sur toute la largeur du véhicule contribuent à ses excellentes qualités aérodynamiques. Par rapport au modèle de base, les détails de finition sont peints couleur carrosserie. C'est le cas des garnitures des passages de roue, des seuils de porte, des boucliers et des boîtiers de rétroviseur extérieur. Audi propose également un pack de style Black, qui souligne la calandre Singleframe, les vitres latérales et le bouclier. En option, les boîtiers de rétroviseur extérieur sont aussi proposés en noir.

Des qualités aérodynamiques optimales pour une autonomie étendue avec un coefficient de traînée de 0,25

En version S Line et avec les rétroviseurs extérieurs virtuels, l'Audi e-tron Sportback affiche un coefficient de traînée exceptionnel de seulement 0,25. C'est encore mieux que l'Audi e-tron. Cette performance est essentiellement à mettre à l'actif de la ligne de coupé, qui assure une traînée aérodynamique réduite derrière le véhicule. La lunette surélevée de la Sportback limite les turbulences aérodynamiques dans cette zone, ce qui constitue un avantage aussi pour la consommation. En vertu du cycle WLTP, ce SUV coupé possède une autonomie pouvant atteindre 446 kilomètres avec une seule charge de batterie. De l'autonomie étendue par rapport à l'e-tron, quelque 10 km peuvent être attribués à la ligne plus aérodynamique de l'e-tron Sportback. Les rétroviseurs extérieurs virtuels en option, dont les supports en forme d'aile intègrent de petites caméras, constituent un autre facteur favorisant l'efficacité. Les images obtenues apparaissent sur les écrans OLED à contraste élevé logés entre la console d'instruments et la portière. Lorsque le conducteur déplace ses doigts en direction de la surface de l'écran tactile, des symboles sont activés, permettant au conducteur de repositionner l'image. Par ailleurs, les rétroviseurs s'adaptent automatiquement en fonction de trois situations : que ce soit sur autoroute, lors d'un changement de direction ou d'une manœuvre de stationnement, les rétroviseurs offrent une vision optimale pour chaque scénario. Le raffinement aérodynamique s'étend également à des zones hors de vue. C'est notamment le cas de la prise d'air active avec des canaux destinés au refroidissement des freins avant, les jantes aérodynamiques et le soubassement entièrement caréné intégrant une plaque en aluminium protégeant la batterie haute tension.

Première mondiale sur un véhicule de production : les phares digitaux matriciels LED

Avec les phares digitaux matriciels LED coiffant la gamme des équipements, Audi propose une première sur un véhicule de production. Fractionné en minuscules pixels, leur faisceau illumine la route en haute résolution. Le système repose sur la technologie DMD (Digital Micromirror Device), également utilisée sur de nombreux projecteurs vidéo. Cette technologie fait appel à une matrice

intégrant un million de micro-miroirs, dont les côtés ne mesurent que quelques centièmes de millimètres. À l'aide de champs électrostatiques, chaque miroir peut être individuellement basculé jusqu'à 5 000 fois par seconde. En fonction de la configuration, le faisceau LED est soit dirigé vers la route au travers des optiques ou absorbé pour masquer certaines zones du faisceau lumineux.

Sur l'Audi e-tron Sportback, l'éclairage digital qui complétera l'offre mi-2020 effectue de multiples tâches. Il peut ainsi produire des animations dynamiques pour les fonctions Leaving Home et Coming Home, qui prennent la forme de projections sur un mur ou sur le sol. Cette animation permet d'éclairer parfaitement la zone devant le véhicule. Ce système d'éclairage digital permet non seulement d'offrir un mode d'éclairage spécifique d'une précision exceptionnelle pour les virages, la ville ou l'autoroute en feux de croisement, mais il intègre également une fonction très utile en feux de route, masquant avec encore plus de précision des sections du faisceau pour ne pas éblouir les autres usagers de la route. En outre, il propose des fonctionnalités innovantes comme les fonctions Lane Light et Orientation Light. Sur autoroute, la fonction Lane Light génère un tapis lumineux qui éclaire la voie de circulation du véhicule et s'adapte de manière dynamique en cas de changement de voie. L'attention du conducteur sur sa voie de circulation est ainsi renforcée, ce qui contribue à la sécurité. La fonction Orientation Light fait appel aux sections assombries du faisceau lumineux pour illustrer de manière prédictive la position du véhicule dans sa voie de circulation, soutenant ainsi la fonction de centrage de voie, spécialement sur les routes étroites et dans les zones de travaux sur autoroute. La fonction Marking Light est également utilisée en combinaison avec le système Night Vision Assist proposé en option. Le système d'éclairage attire automatiquement l'attention du conducteur sur tout piéton qu'il détecte, réduisant ainsi le risque de ne pas les apercevoir dans l'environnement immédiat de la voie de circulation.

Efficiency et sportivité : moteurs électriques, transmission intégrale électrique, suspension

L'Audi e-tron Sportback 55 quattro permet au conducteur de savourer l'interaction entre une efficacité maximale, des performances supérieures et une sérénité suprême. Chaque essieu est doté d'un moteur électrique asynchrone alimenté en courant triphasé par l'électronique de puissance. Développant une puissance de 265 kW et un couple de 561 Nm, les deux moteurs électriques de série assurent des démarrages dynamiques au SUV coupé d'Audi sans produire la moindre émission sur le plan local et dans un silence presque complet. Il suffit de 6,6 secondes à l'Audi e-tron Sportback 55 quattro pour atteindre les 100 km/h. Sa vitesse maximale est limitée par voie électronique à 200 km/h. En passant du mode D au mode S et en enfonçant totalement la pédale d'accélérateur, le conducteur peut activer la fonction Boost. Le groupe propulseur délivre alors une puissance de 300 kW et un couple de 664 Nm durant 8 secondes. Le SUV coupé d'Audi peut alors passer de 0 à 100 km/h en seulement 5,7 secondes. Des boîtes à deux paliers d'engrenages et un seul rapport transfèrent le couple des moteurs électriques vers les essieux. Le mode de transmission est contrôlé à l'aide d'une commande que le conducteur peut manipuler à l'aide du pouce et de l'index. Cette commande est intégrée à un élégant levier logé au-dessus du tunnel central et qui fait office de repose-main.

La transmission intégrale électrique garantit une motricité et un dynamisme uniques sur tous les revêtements. Cette transmission permet à Audi d'écrire un nouveau chapitre de l'histoire de la transmission quattro. Elle assure en permanence une répartition idéale du couple entre les deux essieux, réagissant en une fraction de seconde. La plupart du temps, l'Audi e-tron Sportback utilise exclusivement le moteur électrique logé à l'arrière, ce qui garantit une efficacité exceptionnelle. Si le conducteur a besoin d'une puissance renforcée, le moteur avant est instantanément activé. Ce moteur est aussi activé de manière prédictive avant toute perte d'adhérence en cas de verglas, quand le conducteur aborde un virage à haute vitesse et en cas de sous-virage ou de survirage.

Si cette Audi a un caractère aussi sportif et d'excellentes qualités dynamiques transversales, c'est aussi en raison de l'implantation basse des composants de son groupe propulseur, ce qui lui permet d'afficher un centre de gravité nettement plus bas que celui d'un SUV classique. Les composants les plus lourds sont concentrés au centre du véhicule. La répartition des masses entre les essieux est parfaitement équilibrée avec un ratio de quasiment 50:50. La direction se montre parfaitement neutre. Avec des composants tels que la suspension à cinq bras, la direction progressive et le système de freinage électrohydraulique, les trains roulants font appel aux technologies les plus récentes et garantissent au e-tron Sportback une agilité optimale et un confort supérieur. Les pneus standards de 255/55 R19 se distinguent par leur ultrafaible résistance au roulement. En option, des roues allant jusqu'à 22 pouces seront aussi disponibles à partir de mi-2020 (une dimension supérieure à l'e-tron).

Équipant de série l'Audi e-tron Sportback, le système de conduite dynamique Audi Drive Select permet au conducteur de sélectionner l'un des sept profils disponibles, qui modifient le comportement de nombreux composants. La différence est ainsi nettement marquée entre des options favorisant le confort et la souplesse ou l'agilité et la sportivité. La suspension pneumatique adaptative et les amortisseurs actifs apportent une contribution majeure à ce caractère particulièrement versatile selon les configurations. À haute vitesse, le châssis est surbaissé, ce qui favorise sensiblement le flux aérodynamique et accroît l'autonomie. Au total, ce système est en mesure de faire varier la hauteur de caisse sur une hauteur de 76 mm.

95 kWh d'énergie : batterie haute tension et récupération

La batterie de l'Audi e-tron Sportback 55 quattro peut stocker 95 kWh d'énergie brute (86,5 kWh en valeur nette) et fonctionne à une tension nominale de 396 volts. Adoptant la forme d'un large bloc plat, la batterie d'accumulateurs est logée sous l'habitacle, auquel elle est boulonnée sur 35 points. La batterie bénéficie d'une rigidité exceptionnelle et d'une sécurité maximale en cas de collision grâce à une robuste structure de protection et un caisson en aluminium contenant les 36 modules de cellules. Ces cellules sont implantées sur deux niveaux avec un long « plancher » de 31 modules et une section supérieure intégrant 5 modules. Chacun de ces modules intègre 12 cellules « en poche ». Le système de refroidissement est logé sous le caisson.

Lors des décélérations pouvant atteindre jusqu'à 0,3 g et qui constituent plus de 90 % des décélérations au quotidien, la batterie haute tension est rechargée par les moteurs électriques, en priorité le moteur arrière, qui fonctionne alors comme un générateur électrique. Le système de récupération permet de réguler la régénération électrique de façon variable entre les deux modules électriques, que ce soit en mode « roue libre » lorsque le conducteur lève le pied de l'accélérateur ou au freinage. Le niveau de récupération en roue libre peut être ajusté sur trois niveaux différents à l'aide des palettes au volant, offrant une différenciation plus nettement marquée que sur l'e-tron.

Lors d'un freinage depuis la vitesse de 100 km/h, l'Audi e-tron Sportback peut récupérer jusqu'à 300 Nm et 220 kW. À l'instar du modèle-sœur, cette valeur représente plus de 70 % de sa puissance et est supérieure à n'importe quel autre modèle de production. L'énergie récupérée représente jusqu'à 30 % de son autonomie.

Faisant appel à une technologie d'activation électrohydraulique innovante qui leur assure une vitesse de réponse exceptionnelle, les freins implantés au niveau des roues n'entrent en action que si la décélération excède 0,3 g. En fonction de la situation, le boîtier de contrôle détermine pour chaque essieu individuellement si le véhicule récupère de l'énergie en utilisant uniquement les moteurs électriques, uniquement les freins au niveau des roues, ou les deux systèmes à la fois. La transition entre le freinage électrique et le freinage hydraulique est souple et homogène, demeurant imperceptible par le conducteur. La puissance de freinage reste constante.

Sur les freins de roue équipant l'Audi e-tron Sportback, les ingénieurs sont parvenus à réduire sensiblement le « couple de freinage résiduel », c'est-à-dire les pertes survenant lors d'un bref contact entre les plaquettes et le disque de frein, ce qui est bénéfique pour l'efficacité et l'autonomie. Trois autres mesures y contribuent également. Lors de l'utilisation normale du véhicule, le moteur électrique avant est quasiment entièrement découplé de la transmission. L'accroissement de la plage utile de la batterie haute tension associée à la réduction de certains flux du circuit de refroidissement permet de réduire la quantité d'énergie fournie par la pompe.

Constitué de quatre circuits distincts, le dispositif de gestion thermique extrêmement flexible régule la température des composants haute tension avec un maximum d'efficacité, ce qui permet de garantir une recharge rapide en courant continu, un cycle de vie long pour la batterie et des performances reproductibles même à forte charge. La pompe à chaleur de série, qui exploite la chaleur résiduelle de la batterie haute tension, peut utiliser jusqu'à 3 kW des déperditions énergétiques pour le chauffage et la climatisation, qui sont exceptionnellement efficaces. En fonction de la température extérieure, cette technologie permet au client de bénéficier jusqu'à 10 % d'autonomie en plus.

Une puissance de 230 kW pour l'Audi e-tron Sportback 50 quattro

Au lancement du modèle sur le marché, Audi proposera une deuxième variante de motorisation pour son SUV coupé tout électrique. L'e-tron Sportback 50 quattro développe ainsi une puissance de 230 kW pour un couple de 540 Nm (consommation électrique en cycle combiné en kWh/100 km: 26.3 - 21.6 (WLTP); émission de CO₂ en cycle combiné en g/km: 0). Se passant d'un étage supérieur, la batterie est constituée de 27 modules intégrant chacun 12 cellules prismatiques. Pesant quelque 120 kg de moins que la batterie de la Sportback 55 quattro, le système délivre une quantité d'énergie brute de 71 kWh (64,7 kWh en valeur nette), ce qui permet une autonomie maximale de 347 kilomètres avec une charge complète selon le cycle WLTP. L'Audi e-tron Sportback 50 quattro passe de 0 à 100 km/h en 6,8 secondes et peut atteindre en pointe 190 km/h.

Poursuivre sa route après seulement 30 minutes de recharge : les solutions disponibles

Sur les déplacements lointains, l'Audi e-tron Sportback 55 quattro peut recharger sa batterie en courant continu (DC) jusqu'à 150 kW sur une borne rapide. En moins d'une demi-heure, la batterie est rechargée à 80 % de sa capacité, ce qui suffit pour effectuer la prochaine étape du trajet. Dans le même délai, l'e-tron Sportback 50 quattro peut être rechargée jusqu'à 120 kW à 80 % également.

Le rechargement sur une borne publique AC peut s'effectuer à l'aide d'un câble Mode 3 standard. La puissance disponible peut alors s'élever à 11 kW. Elle peut être portée à 22 kW avec un second chargeur embarqué optionnel qui sera disponible dès l'été 2020. Le service de recharge d'Audi, baptisé e-tron Charging Service, offre un accès aisé à près de 120 000 bornes de recharge publiques dans 21 pays européens et ce nombre ne cesse de croître. Que ce soit pour recharger en AC ou DC, à 11 ou 150 kW, une seule carte suffit pour profiter du service. La fonction Plug & Charge, qui sera également lancée en 2020, permettra de recharger de manière encore plus pratique : la voiture s'identifiera de manière autonome à la borne et l'activera.

Audi propose aussi diverses solutions pour recharger la batterie à domicile en fonction de la capacité du réseau domestique. Le dispositif de recharge standard compact est adapté à une simple prise 230 V et une prise triphasée de 400 V avec une puissance maximale de 11 kW. Le boîtier de connexion proposé en option sera disponible dès le lancement. Il permet de bénéficier de fonctions de rechargement intelligentes, par exemple la priorité au rechargement pendant les heures creuses. L'association avec un système de gestion d'énergie domestique permet de recharger le véhicule de préférence avec l'électricité solaire si la maison est équipée d'un système photovoltaïque.

Un intérieur où forme et fonction s'associent parfaitement

Avec son empattement de 2 928 millimètres, l'Audi e-tron Sportback accueille aisément cinq passagers avec tous leurs bagages. À l'arrière, la garde au toit est inférieure de seulement 20 mm à celle de l'Audi e-tron. Le plancher est quasiment de niveau sur toute la largeur, avec simplement un rehaussement plat au niveau du tunnel central. Avec le compartiment de 60 litres logé sous le capot avant, qui accueille le kit d'outillage et le câble de recharge, le modèle offre une capacité d'emport totale de 615 litres. Avec les dossiers de la banquette arrière rabattus, ce volume est porté à 1 655 litres. Le hayon s'ouvre et se ferme par voie électrique. En option, le hayon se commande d'un simple mouvement du pied.

L'intérieur de l'Audi e-tron Sportback est un séduisant espace de détente mêlant design et technologie. S'étirant entre les deux portières, un ample arc de cercle met en exergue la console d'instrument, intégrant harmonieusement le Virtual Cockpit d'Audi et son écran flottant. Les contre-portes enveloppantes incluent également les écrans des rétroviseurs extérieurs virtuels proposés en option. La console d'instruments, intégrant deux écrans tactiles, est orientée vers le conducteur et se distingue ainsi par son ergonomie. Lorsqu'il est désactivé, l'écran supérieur se fonde de manière quasiment imperceptible dans son environnement noir brillant. Les flancs ouverts de la console du tunnel central renforcent cette sensation de légèreté.

Quelle que soit la finition (Basic, Interior Design Selection et S Line), l'Audi e-tron Sportback propose des habillages, coloris et finitions soigneusement coordonnés. Pour les sièges avant, les clients ont le choix entre des sièges standards, Sport, S Sport et Customized Contours, avec des fonctions de ventilation et de massage en option. Leurs surpiqûres évoquent le style de circuits électriques. Ces sièges peuvent disposer en option de surpiqûres et passepoils orange contrastants. Ce sont les petits détails qui subliment le style intérieur : l'éclairage d'ambiance/contour en option illumine subtilement les surfaces tout en soulignant les arêtes. Un bref jingle d'accueil est également proposé par le système audio au démarrage du moteur.

En agglomération, l'habitacle de l'Audi e-tron Sportback offre un silence quasiment total grâce à ses aménagements en matière d'aéroacoustique et d'insonorisation. Les occupants peuvent ainsi davantage encore profiter du son HiFi, spécialement avec le Bang & Olufsen Premium 3D Sound System en option, qui permet de savourer la musique exactement comme elle a été enregistrée et sans effets artificiels. Autre équipement d'infodivertissement, l'Audi Phone Box pose de nouveaux jalons en termes de connectivité et de qualité sonore, offrant aussi une fonction de recharge sans fil.

Un concept opérationnel tactile et intelligible

À l'instar des modèles les plus grands d'Audi, l'e-tron Sportback bénéficie aussi de l'interface de contrôle tactile MMI avec deux écrans. Un signal acoustique et tactile confirme l'activation digitale de chaque fonction. Sur l'écran tactile supérieur de 12,1 pouces, le conducteur peut contrôler le système d'infodivertissement, la téléphonie, la navigation et les réglages spécifiques à l'e-tron. L'écran inférieur de 8,6 pouces permet d'entrer du texte et de contrôler les fonctions de confort et de climatisation. La structure des menus est intuitive et logique, comme sur un smartphone. Les affichages graphiques sont clairs et condensés.

L'équipement de série de l'Audi e-tron Sportback inclut aussi le Virtual Cockpit de 12,3 pouces d'Audi. Offrant une résolution extrêmement élevée de 1 920 x 720 pixels, cet écran peut basculer entre deux affichages à l'aide du bouton « View » garnissant le volant. En option, une version « Plus » avec un écran additionnel autour de l'afficheur de puissance est également disponible. Proposé en option, un affichage tête haute projette les informations essentielles sur le pare-brise.

Au-delà des deux écrans tactiles, le conducteur peut activer diverses fonctions à l'aide de commandes vocales en langage naturel. Le système est capable de comprendre des instructions exprimées librement et des requêtes de recherche. Le gestionnaire de dialogue interroge le conducteur si nécessaire, permettant de corriger les informations ou de proposer des options, laissant la priorité à l'utilisateur en cas d'interruption. Le système peut ainsi accéder aux informations enregistrées dans le système embarqué et aux données du cloud.

Une connectivité optimale avec Audi Connect et le système de navigation

En Belgique, l'Audi e-tron Sportback est équipée de série du système MMI Navigation Plus. Le système d'infodivertissement coiffant la gamme est compatible avec la norme de transmission de données haut débit LTE Advanced, proposant aussi un point d'accès wi-fi intégré pour les appareils mobiles des occupants. Le système de navigation émet des suggestions de destination intelligentes en fonction des trajets précédents. L'itinéraire est à la fois calculé sur le système embarqué et sur les serveurs en ligne, avec les cartes et le module de navigation du fournisseur HERE, qui contrôle les conditions de circulation au plan local.

La vaste gamme des fonctions de navigation et d'infodivertissement du système Audi Connect complète parfaitement le service de guidage. Ces fonctions intègrent notamment les informations de circulation en ligne, la navigation avec Google Earth™, le planificateur d'itinéraire e-tron, la radio hybride et les services Car-to-X. Les services les plus récents sont la fonction de stationnement sur voirie, qui permet de trouver une place de parking en bord de route, et la fonction Traffic Light Information. Dans certaines villes, cette fonction se connecte à l'ordinateur central gérant les feux lumineux pour informer le conducteur par le biais du Virtual Cockpit d'Audi. Ce service contribue ainsi à une conduite plus efficiente et fluidifie la circulation.

Par ailleurs, l'application gratuite myAudi permet de connecter le véhicule à un smartphone. Le propriétaire de l'Audi e-tron Sportback peut ainsi gérer à distance diverses fonctions : consulter le niveau de la batterie ou l'autonomie, démarrer le rechargement, programmer le rechargement et afficher diverses statistiques. Sur les longs trajets, le planificateur d'itinéraire e-tron affiche les arrêts pour recharger les batteries, à la fois sur l'application et l'interface MMI. Le système met constamment à jour le planning de recharge en fonction de la circulation et de la conduite de l'utilisateur. L'application myAudi permet aussi de préchauffer ou rafraîchir l'habitacle avant le départ grâce à un système alimenté depuis une prise externe. Le système de climatisation auxiliaire de luxe haut de gamme en option permet au propriétaire de spécifier s'il désire que l'habitacle, le volant ou les sièges soient préchauffés (en fonction du niveau d'équipement).

Cette mise en réseau intelligente intègre la fonction numérique Audi Connect Key à l'application myAudi. Proposée en option, elle permet d'utiliser un smartphone Android pour verrouiller ou déverrouiller le véhicule, mais aussi le démarrer via le bouton Start/Stop.

Personnalisation : des fonctions sur demande

De série, l'Audi e-tron Sportback propose les nouveaux services numériques et les fonctionnalités étrennées par la marque. Parmi ces services figurent les « fonctions sur demande », qui concernent le domaine de l'éclairage ainsi que les systèmes d'aide à la conduite et d'infodivertissement. Le client peut réserver ces services en ligne, à la demande et à tout instant. Même après réception du véhicule, le client peut continuer à le personnaliser selon ses exigences personnelles. Chaque fonction peut être commandée pour des périodes variables : mensuellement, annuellement ou en permanence. Ces services peuvent être réservés via l'application ou le portail myAudi. Le paiement s'effectue simplement et de manière sécurisée via AudiPay.

Au niveau de l'éclairage, les clients peuvent troquer les phares LED contre des phares matriciels LED avec contrôle intelligent des feux de route. Ils bénéficient alors de fonctions additionnelles comme les feux de jour avec signature lumineuse e-tron ainsi que des clignotants dynamiques à l'avant et à l'arrière. Lorsque l'e-tron Sportback est verrouillée ou déverrouillée, phares et feux arrière s'animent pour proposer une séquence d'éclairage exprimant la personnalité du SUV électrique d'Audi. Dans un premier temps, le Park Assist sera disponible en option avec les systèmes d'aide à la conduite. Le pack Infodivertissement inclut l'Audi Smartphone Interface et le système Audi Connect Navigation & Infotainment.

Les systèmes d'aide à la conduite : sécurité garantie en ville et sur les longs trajets

L'Audi e-tron Sportback bénéficie de systèmes d'aide à la conduite qui aident les conducteurs et qui réduisent leurs tâches dans de nombreuses situations. Les systèmes de sécurité Audi Pre Sense Basic et Audi Pre Sense Front sont de série. Audi propose le pack d'assistance City pour la circulation urbaine : il intègre les fonctions Intersection Assist et Rear Cross Traffic Assist ainsi que les fonctions Lane Change et Exit Warning. Combinant les fonctions Audi Pre Sense Front, Rear & Side, l'Audi Pre Sense 360° permet de prévenir les risques de collision et initie des mesures de protections ciblées, par exemple un freinage d'urgence ou le prétensionnement des ceintures de sécurité.

Le pack d'assistance Tour est notamment constitué de l'Adaptive Cruise Assist, qui simplifie le contrôle longitudinal et latéral, et de l'Efficiency Assistant, qui fait appel aux données des capteurs embarqués, du système de navigation et des services Car-to-X, indiquant au conducteur lorsqu'il est intéressant de lever le pied de l'accélérateur. Associé à l'Adaptive Cruise Assist et à la fonction Traffic Sign Recognition, l'Efficiency Assistant peut également ralentir et faire accélérer le SUV coupé de manière prédictive. Les fonctions Turn Assist, Collision Avoidance Assist et Emergency Assist complètent le pack Tour. Audi propose aussi le Park Assist, le Night Vision Assist et les caméras à 360 degrés qui permettent au conducteur de sélectionner l'une des multiples vues proposées.

De série, le Central Driver Assistance Controller agit en arrière-plan des systèmes d'aide à la conduite équipant l'Audi e-tron Sportback, générant en continu un modèle différencié de son environnement. En fonction des options choisies, les données collectées peuvent provenir de cinq radars, de cinq caméras et de douze capteurs à ultrasons.

Le modèle édition one proposé au lancement

Produite au sein de l'usine de Bruxelles, qui affiche une neutralité CO₂, l'Audi e-tron Sportback fera ses débuts sur le marché européen au printemps 2020. En Belgique, l'e-tron Sportback sera disponible en deux variantes de puissance avec un prix de base de 72 950 €.

Le Groupe Audi emploie plus de 90 000 personnes dans le monde, dont plus de 2 500 en Belgique. En 2018, la marque aux quatre anneaux a vendu près de 1,812 million de voitures neuves. Parmi celles-ci, 28 710 ont été immatriculées en Belgique, où la part de marché d'Audi était de 5,2 % en 2018. Audi se concentre sur le développement de nouveaux produits et de technologies durables pour la mobilité du futur. Entre 2019 et fin 2023, l'entreprise prévoit d'investir au total quelque 14 milliards d'euros principalement dans la mobilité électrique, la numérisation et la conduite autonome.