

Concept Audi Q4 e-tron: un SUV électrique intermédiaire à transmission intégrale



Le [concept Audi Q4 e-tron](#) se dévoile au [salon de l'automobile de Genève](#) 2019.

Le concept Q4 e-tron repose sur la **plate-forme d'électrification modulaire** (MEB) du Groupe Volkswagen.

Le [SUV électrique de taille intermédiaire](#) à transmission intégrale [Audi Q4 e-tron](#) est long de **4,59 mètres**, large de 1,90 mètre et haut de 1,61 mètre.

Le concept Q4 e-tron est identifiable comme une Audi avec la calandre Singleframe qui arbore les quatre anneaux. Le modèle Audi à propulsion électrique présente une **surface fermée structurée à l'intérieur d'un large cadre octogonal presque vertical**. Ce cadre 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 dimensions d'élargies du concept Q4 e-tron sont étudiées pour être organiques et fluides.

La **ligne de toit s'incline légèrement vers l'arrière**, donnant à la silhouette un aspect dynamique.

Le concept repose sur de grandes jantes de 22 pouces.

Un **large bandeau lumineux** relie les deux blocs optiques à l'arrière de l'Audi Q4 e-tron.

L'Audi Q4 e-tron profite d'un **empattement de 2,77 mètres**. En l'absence de tunnel de transmission limitant l'[espace](#), le concept Q4 e-tron offre un espace important au niveau des jambes, à l'avant comme à l'arrière.

Les composants du groupe motopropulseur sont installés en **position basse et centrale**.

Deux moteurs électriques fournissent une puissance de **225 kW**. Les essieux avant et arrière sont chacun animés par un moteur électrique. 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. Il n'y a pas de liaison mécanique entre les essieux. La puissance est transmise à la route via une **transmission intégrale quattro**. Une commande électronique assure la répartition du couple en quelques fractions de seconde.

La plupart du temps, le concept Audi Q4 e-tron utilise **principalement son moteur électrique arrière synchrone** à excitation permanente. Le couple est reparti 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.

L'Audi Q4 e-tron accélère de **0 à 100 km/h en 6,3 secondes** et atteint une **vitesse maximale limitée électroniquement de 180 km/h**.

L'Audi Q4 e-tron à motorisation entièrement électrique revendique une **autonomie de plus de 450 kilomètres en cycle WLTP**.

La batterie haute tension d'une capacité de 82 kWh occupe la quasi-totalité de l'espace situé entre les essieux, dans la partie inférieure du châssis, sous la forme d'un large bloc plat sous l'habitacle.

Le système de batterie pèse 510 kilos.

Le centre de gravité du concept Audi Q4 e-tron se situe à un niveau similaire à celui d'une berline avec une motorisation thermique. La répartition de la charge entre les essieux est équilibrée à presque 50:50.

Les roues avant du concept Q4 e-tron sont montées sur un axe MacPherson avec des amortisseurs adaptatifs.

À l'arrière prend place un essieu multi-bras avec des ressorts séparés et des amortisseurs adaptatifs.

La batterie est chargée avec un maximum de **125 kilowatts**. Il faut **plus de 30 minutes pour retrouver 80% de la capacité totale sur une borne de recharge rapide**.

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** intègre une fonction de réalité augmentée. 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. Une rangée de boutons se trouve en dessous et regroupe les commandes de la climatisation.

La console centrale, dépourvue des éléments fonctionnels traditionnels tels qu'un levier de vitesses ou le frein à main, fait office de compartiment de rangement qui comprend un socle de

chargement pour smartphone. Une zone horizontale intègre le bouton de sélection du mode de transmission et permet de recouvrir la partie avant de la console. Les portières offrent la possibilité de ranger des bouteilles dans la partie supérieure spécialement moulée à cet effet.

La version de série de l'Audi Q4 e-tron est annoncée fin 2020.

Eric Houquet, 05/03/2019