



AMAG Import SA

Manager RP Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Telefono: +41 56 463 93 61

Cellulare: +41 76 556 37 80

E-mail: audi.pr@amag.ch

audi.ch

Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback: la prima assoluta per tre motori elettrici

- **Powertrain con tre motori elettrici: una prima assoluta per modelli prodotti in grande serie: 503 CV e 973 Nm di coppia: da 0 a 100 km/h in 4,5 secondi**
- **Trazione integrale quattro elettrica e torque vectoring elettrico: motricità, dinamismo e sicurezza al top**
- **Eccezionale aerodinamica grazie alla tecnologia intelligente**
- **Disponibili in Svizzera nel corso del terzo trimestre 2020 da 99'900.- CHF o lo Sportback da 102'100.- CHF**

Cham/ Ingolstadt, 27 luglio 2020 – Audi rafforza ulteriormente la propria offensiva elettrica. Le versioni S di Audi e-tron e Audi e-tron Sportback adottano tre motori elettrici – due in corrispondenza del retrotreno – in grado di erogare complessivamente una potenza massima di 503 CV. La trazione integrale quattro elettrica si avvale dell’innovativa funzione torque vectoring elettrica con ripartizione attiva e variabile della coppia sull’assale posteriore. Reattività, performance e feeling al volante raggiungono una nuova dimensione. I modelli possono essere ordinati in Svizzera a partire da settembre e saranno disponibili per i test drive presso il rivenditore alla fine di ottobre.

Agilità e dinamismo: ecco le parole chiave di Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback. Le elettriche dei quattro anelli scattano da 0 a 100 km/h in 4,5 secondi, raggiungendo la velocità massima autolimitata di 210 km/h. I tre motori elettrici erogano una potenza massima, in modalità boost, di 503 CV e una coppia di 973 Nm.

Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback sono le prime vetture elettriche al mondo realizzate in grande serie a poter contare su tre motori a zero emissioni. Il powertrain si affida a dei propulsori asincroni che, sin dagli albori della gamma e-tron, vengono realizzati quali strutture modulari. Il motore elettrico di maggiori dimensioni, che aziona l’assale posteriore nei modelli Audi e-tron 55 quattro e Audi e-tron Sportback 55 quattro, viene ora montato sull’asse anteriore grazie a dei supporti modificati. Il motore di minori dimensioni, adattato rispetto alle versioni 55 quattro, lavora ora al retrotreno, affiancato da una seconda unità “gemella”. La batteria ad alta tensione, posizionata sotto la cellula abitacolo, può accumulare 95 kWh di energia elettrica, dei quali 86 kWh effettivamente fruibili. Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback percorrono sino a, rispettivamente, 360 e 365 chilometri nel ciclo combinato WLTP.



Nuova generazione quattro: trazione integrale elettrica e torque vectoring elettrico

Per ottenere il massimo rendimento, nella maggior parte dei casi i SUV elettrici Audi utilizzano in misura prevalente, quando non esclusiva, i motori posteriori. Il propulsore anteriore si attiva qualora il conducente richieda più potenza di quanta i motori elettrici posteriori possano fornire oppure, proattivamente, prima che la motricità si riduca a causa del fondo sdruciolevole o nel caso di percorrenze di curva particolarmente dinamiche.

Alla trazione integrale quattro elettrica si accompagna un'innovazione tecnica: il torque vectoring elettrico, che ripartisce la coppia tra le ruote posteriori portando i vantaggi garantiti dal "classico" differenziale sportivo Audi nell'era della mobilità a zero emissioni. Ciascuno dei motori al retrotreno trasmette la spinta mediante un sistema d'ingranaggi alla ruota più vicina. Così facendo, il differenziale meccanico non è più necessario. 40 anni dopo l'introduzione della trazione quattro, Audi evolve le 4WD portandole a un livello tecnico inedito.

Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback sono caratterizzate da un comportamento marcatamente sportivo: in uscita di curva, la ripartizione della spinta privilegia sensibilmente il retrotreno. Alla base della precisione e dell'efficacia sia della trazione integrale quattro elettrica sia del torque vectoring elettrico Audi vi è l'interazione tra le centraline di gestione del controllo della stabilità (ESC), del controllo della trazione (ASG), della piattaforma elettronica dell'assetto e delle elettroniche di potenza. Optando per la modalità Sport del controllo della stabilità ESC e per il programma dynamic del sistema di gestione della dinamica di marcia Audi drive select, è possibile innescare il sovrasterzo e drift controllati. La funzione torque vectoring elettrica, e la conseguente ripartizione della spinta tra le ruote posteriori, si attiva in pochi millisecondi pur gestendo valori di coppia decisamente elevati.

La piattaforma elettronica dell'assetto, nel dettaglio, elabora gli input ricevuti dai molteplici sensori che parametrano il comportamento dell'auto e calcola la ripartizione ideale della spinta in senso tanto longitudinale quanto trasversale, considerando anche l'azione all'avantreno della gestione selettiva della coppia sulle singole ruote. Un'intelligente funzione software che affianca la trazione quattro, frenando in misura minima la ruota interna alla traiettoria prima ancora che questa perda aderenza, consentendo di trasferire la spinta alla ruota con il grip migliore.

Assetto S: sospensioni pneumatiche adaptive air suspension Sport e sterzo progressivo

La collocazione in posizione ribassata della batteria ad alta tensione e l'equilibrata ripartizione dei pesi tra gli assali favoriscono la maneggevolezza e la reattività delle vetture. Obiettivi cui concorrono il setup specifico delle sospensioni e lo sterzo progressivo dalla taratura sportiva, di serie, in grado di adeguare la demoltiplicazione in funzione dell'angolo di sterzata e adattare la servoassistenza in base alla velocità.

La citata piattaforma elettronica dell'assetto interagisce con il sistema di controllo della dinamica di marcia Audi drive select (di serie), grazie al quale il conducente può adattare il carattere dei SUV elettrici in base a sette profili. Il controllo della stabilità (ESC), come accennato, permette di optare per quattro programmi: Normal, Sport, Offroad e Off.

Il sistema Audi drive select influisce sulla taratura delle sospensioni pneumatiche adattive adaptive air suspension Sport che, nello specifico, consentono di variare l'altezza da terra dell'auto sino a un massimo di 76 mm. Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback adottano di serie cerchi in lega da 20 pollici. A richiesta sono disponibili ruote sino a 22 pollici. Le pinze freno – anteriori a sei pistoncini – lavorano su dischi autoventilanti, all'avantreno da 400 mm di diametro. Sono disponibili pinze dalla finitura arancio: un colore che evoca l'alto voltaggio.

Aerodinamica raffinata: air curtain, prese d'aria adattive e CX di 0,26

Complici gli specchietti retrovisivi esterni virtuali (a richiesta), che integrano piccole telecamere le cui immagini vengono visualizzate in abitacolo mediante nitidi display OLED situati nella zona di transizione fra plancia e portiere, Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback sono caratterizzate da coefficienti di resistenza aerodinamica (CX) di riferimento. Nonostante l'impronta a terra maggiorata di 46 mm rispetto ai modelli standard, Audi e-tron S Sportback può contare su di un CX di 0,26 (0,28 per Audi e-tron S). Valori cui contribuiscono sia le air curtain, ovvero le canalizzazioni dei flussi attraverso le prese d'aria alle estremità del frontale, sia le fenditure verticali in corrispondenza delle cornici degli archi passaruota. Soluzioni che consentono di ridurre la resistenza aerodinamica nella zona delle ruote anteriori e il cui abbinamento costituisce una prima assoluta per dei modelli di grande serie.

L'aerodinamica delle versioni S dei SUV elettrici Audi si avvale dell'operato della presa d'aria adattiva (SKE) con canalizzazioni specifiche per il raffreddamento dei freni. Nell'ottica della massimizzazione dell'efficienza, in condizioni di marcia ordinarie l'SKE chiude le feritoie per migliorare il deflusso dell'aria. Quanto al sistema di gestione termica, particolarmente efficace ed efficiente, sono previsti quattro circuiti separati, variamente combinabili in funzione delle necessità. La pompa di calore di serie sfrutta la temperatura dei componenti elettrici. In funzione delle condizioni climatiche esterne, Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback possono vedere ottimizzata l'autonomia sino al 10%.

Sistema di recupero dell'energia: frenata elettroidraulica e one pedal feeling

Analogamente ad Audi e-tron 55 quattro e Audi e-tron Sportback 55 quattro, le varianti S si avvalgono dell'impianto frenante elettroidraulico. In funzione delle situazioni di marcia, il sistema decide se rallentare mediante il motore elettrico, chiamato ad agire quale generatore, i freni meccanici oppure una combinazione delle due soluzioni. Con decelerazioni sino a 0,3 g, vale a dire nel 90% dei casi, i SUV dei quattro anelli recuperano energia grazie ai soli motori elettrici. In questo modo, l'energia generata dalle manovre ordinarie di decelerazione viene immagazzinata nella batteria. Il sistema di recupero si adatta alle diverse condizioni di guida ed è potente al punto da rendere residuale l'intervento dei freni meccanici. Quando la decelerazione raggiunge o supera gli 0,3 g, ad esempio in caso d'arresto d'emergenza, Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback si affidano non più ai soli motori elettrici, ma anche ai freni idraulici tradizionali. Nel caso di una frenata da 100 km/h, è possibile recuperare energia fino a un massimo di 270 kW di potenza elettrica. Un valore superiore persino a quanto fatto registrare dalle monoposto impegnate in Formula E (250 kW).



Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback recuperano energia non solo in frenata, ma anche nelle fasi di rilascio. Frangente nel quale il conducente può scegliere tra tre livelli di recupero che, portando in dote una decelerazione massima di 0,13 g, permettono una guida improntata al cosiddetto “one pedal feeling”.

Design grintoso: passaruota ampliati, paraurti specifici e proiettori LED Digital Matrix

Il design dei modelli Audi e-tron S è caratterizzato dalla griglia single frame ottagonale e dal bordo inferiore dei proiettori a LED con quattro segmenti orizzontali che fungono da luci diurne e definiscono la firma luminosa dell'auto. Ai paraurti dal look specifico si accompagna l'inserito all'estrattore a tutta larghezza. Ciascun passaruota è ampliato di 23 mm rispetto ad Audi e-tron 55 quattro e Audi e-tron Sportback 55 quattro. La finitura look alluminio è estesa allo splitter anteriore, agli inserti alle portiere, all'estrattore e al single frame.

Entrambi i modelli S a zero emissioni possono essere dotati dei proiettori a LED Digital Matrix, al top della gamma: la scomposizione in pixel infinitesimali del fascio luminoso fa sì che la strada venga illuminata con la massima precisione. Le animazioni dinamiche Leaving Home e Coming Home proiettate lungo una parete o al suolo trasformano lo spazio antistante la vettura in un palcoscenico luminoso. Spiccano, in particolare, le funzioni “luce di orientamento” e “luce di carreggiata”. Lungo le strade ad alto scorrimento, la luce di carreggiata genera un tappeto luminoso che rischiarerà la corsia di marcia adattandosi ai cambi di traiettoria dell'auto. Ciò concentra l'attenzione del conducente sulla corsia rilevante e aumenta la sicurezza stradale. Diversamente, la luce di orientamento, tramite la proiezione delle zone d'ombra, mostra in modo predittivo la posizione del veicolo all'interno della corsia, favorendo il mantenimento del centro strada, specie nelle strettoie o in prossimità dei cantieri.

La grinta di Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback è rafforzata dalle tonalità scure degli interni. La plancia, suddivisa per livelli orizzontali, realizza un unico arco avvolgente, denominato “wrap-around”, che si protende fino ai rivestimenti delle portiere. I display degli specchietti retrovisivi esterni virtuali si collegano idealmente alla palpebra dell'Audi virtual cockpit, il cui sottile display sembra sospeso nel vuoto. I sedili sportivi a regolazione elettrica sono di serie, mentre i rivestimenti in pelle/Alcantara, il selettore della trasmissione, i listelli sottoporta e il volante sono impreziositi dalla punzonatura del logo S. A richiesta, sono disponibili i sedili sportivi S rivestiti in pelle con impunture a losanghe nelle tonalità nero, grigio o rosso Arras, oltre alle sedute pluriregolabili e ventilate in pelle traforata.

Hi-tech a bordo: MIB 3, feeling aptico e navigazione MMI plus

Analogamente a tutti i modelli di categoria superiore della Casa di Ingolstadt, anche Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback adottano il sistema di comando MMI touch response. I due ampi display ad alta risoluzione – quello superiore con diagonale da 10,1 pollici e quello inferiore da 8,6 pollici – sostituiscono pressoché integralmente i comandi convenzionali. L'utilizzo è quanto di più intuitivo e pratico: quando un dito attiva una funzione, si percepisce un clic di conferma sia tattile sia acustico. Il concept digitale dei comandi e della visualizzazione è completato dall'Audi virtual cockpit da 12,3 pollici (di serie), gestibile mediante il volante multifunzione.

L'equipaggiamento standard include la radio digitale DAB+ e il sistema di navigazione MMI plus con MMI touch response che supporta lo standard di trasmissione dati LTE Advanced e integra un hotspot WLAN per i dispositivi portatili dei passeggeri. Il sistema MMI si avvale di una nuova main unit: la piattaforma modulare d'infotainment di terza generazione MIB 3, caratterizzata da una potenza di calcolo di riferimento. Integrano la navigazione i servizi Audi connect, in primis il pianificatore degli itinerari e-tron trip planner che consente di verificare istantaneamente, sia mediante l'app myAudi sia attraverso l'MMI, quante ricariche siano necessarie per raggiungere una determinata destinazione, aggiornando costantemente la situazione sulla base del traffico e dello stile di guida. È possibile individuare tutte le colonnine nelle vicinanze e, nel caso delle stazioni connesse d'ultima generazione, apprendere informazioni in merito alla disponibilità, alla potenza e alle modalità di pagamento.

In autunno: lancio sul mercato

Audi e-tron S e Audi e-tron S Sportback, attese nelle Concessionarie Svizzera nel corso del terzo trimestre 2020, possono essere ricaricate in corrente continua (DC) con potenze fino a 150 kW. In meno di mezz'ora è possibile disporre dell'80% dell'energia. I SUV elettrici Audi sono ricaricabili anche a corrente alternata (AC), di serie fino a 11 kW. In Svizzera il prezzo di base dell'Audi e-tron S parte da CHF 99'900.-, mentre l'Audi e-tron S Sportback costa da CHF 102'100.-.

– Fine –

Consumi, autonomia e prestazioni dei modelli citati

Specifiche a seconda dell'apparecchiatura selezionata

Audi e-tron S:

Consumo di corrente nel ciclo combinato in kWh/100 km: 29,8 - 28,4 (WLTP)

Emissioni di CO₂ combinate in g/km: 0

Audi e-tron S Sportback:

Consumo di corrente nel ciclo combinato in kWh/100 km: 29,8 - 28,4 (WLTP)

Emissioni di CO₂ combinate in g/km: 0

Audi e-tron 55:

Consumo di corrente nel ciclo combinato in kWh/100 km: 26,6 - 22,4 (WLTP)

Emissioni di CO₂ combinate in g/km: 0

Audi e-tron Sportback 55:

Consumo di corrente nel ciclo combinato in kWh/100 km: 26,3 - 21,6 (WLTP)

Emissioni di CO₂ combinate in g/km: 0