

AMAG Import SA

Kathrin Kaltenbrunner

Manager RP Audi

Telefono: +41 56 463 91 61

E-mail: audi.pr@amag.chaudi.ch

Sportiva ed efficiente con propulsione ibrida plug-in: L'Audi Q5 55 TFSI e quattro

- SUV di successo ora con motore TFSI e potente motore elettrico
- Più di 40 chilometri di autonomia elettrica, guida elettrica fino a 135 km/h
- Comoda ricarica: l'e-tron Charging Service di Audi e la myAudi App
- Prezzo base di CHF 76'000.-, può essere preordinata in Svizzera nel mese di giugno

Schinznach-Bad, 21 maggio 2019 – Audi prosegue a pieno ritmo la propria offensiva in materia di vetture elettriche: l'Audi Q5 55 TFSI e quattro con una potenza di sistema di 270 kW (367 CV) (consumo di carburante nel ciclo combinato in l/100 km: 2,4-2,1; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato in g/km: 53-46) è la prima vettura a rappresentare i nuovi modelli plug-in di Audi. Il sistema di propulsione costituito da motore a combustione e motore elettrico e dal relativo sistema di gestione intelligente consente di percorrere buona parte dei tragitti giornalieri in modalità elettrica. L'autonomia esclusivamente elettrica è superiore a 40 chilometri secondo lo standard WLTP.

Il nuovo sistema di propulsione si compone di un motore 2.0 TFSI, di un motore turbo a ciclo Otto a quattro cilindri da 185 kW (252 CV) di potenza e 370 Nm di coppia nonché di un motore elettrico (consumo di carburante nel ciclo combinato in l/100 km: 2,4-2,1; emissioni di CO₂ nel ciclo combinato in g/km: 53-46). Il motore sincrono ad eccitazione permanente (MSP) vanta una potenza di picco di 105 kW e una coppia massima di 350 Nm. È integrato con il giunto di separazione nel cambio a sette rapporti S tronic, che convoglia la coppia motrice a un gruppo propulsore quattro con tecnologia ultra. Il SUV ibrido si fa apprezzare per una potenza di sistema di 270 kW (367 CV) e una coppia complessiva di circa 500 Nm al di sopra del numero di giri al minimo, ovvero già a 1250 giri. L'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 5,3 secondi, la velocità massima è di 239 km/h. Conformemente alla norma per i veicoli ibridi plug-in il consumo si attesta su 2,4-2,1 l/100 km, ovvero 53-46 g di CO₂ per chilometro. La sua autonomia elettrica secondo lo standard WLTP è superiore a 40 chilometri. La velocità massima nel funzionamento elettrico è pari a 135 km/h, velocità sufficiente persino in autostrada.

La batteria agli ioni di litio del SUV è alloggiata sotto il piano di carico. Si compone di 104 celle

prismatiche e accumula 14,1 kWh di energia con una tensione di 381 volt. Per la regolazione ottimale della temperatura, il circuito di raffreddamento è collegato al circuito del refrigerante del climatizzatore e al circuito di raffreddamento a bassa temperatura, nel quale sono integrati anche il motore elettrico e l'elettronica di potenza. Il climatizzatore funziona in sinergia con una pompa di riscaldamento ad alta efficienza che riunisce il calore sprigionato dai componenti ad alto voltaggio. Da 1 kW di potenza elettrica è in grado di produrre fino a 3 kW di potenza termica. Ne deriva un incremento dell'efficienza energetica dell'auto e, al contempo, un miglior comfort climatico per i passeggeri.

Trazione integrale permanente quattro con tecnologia ultra

Nella Q5 55 TFSI e trova impiego, per la prima volta, la trazione integrale orientata alla massima efficienza con tecnologia ultra in abbinamento ad un motore elettrico. La gestione intelligente della trazione integrale funziona in modo predittivo, in altri termini svolge sempre una funzione predittiva con l'ausilio dei sensori e della valutazione continua dei dati relativi alla dinamica di guida e al comportamento di guida. In tal modo la trazione quattro è sempre disponibile in caso di necessità. Con carichi ridotti e un valore di attrito sufficiente tra ruote e fondo stradale, la trasmissione della potenza all'asse posteriore viene disaccoppiata. A questo punto la catena cinematica funziona in modo particolarmente efficiente in versione a trazione anteriore. La trazione integrale viene sempre disattivata se non è necessaria ma rimane sempre disponibile. L'inserimento automatico rapido della trazione integrale prevede tre step diversi: proattivo, predittivo e reattivo. Grazie al collegamento in rete della trazione quattro, con il sistema Audi drive select il conducente ha la possibilità di regolare individualmente il carattere della trazione e le proprietà della trazione integrale.

Le modalità di guida e l'assistente predittivo di efficienza ulteriormente perfezionato

Particolarmente silenziosa, ad emissioni zero a livello locale nel traffico urbano, con valori di autonomia elevati su lunghi percorsi o sportivo-dinamica con la potenza combinata di motore a combustione e motore elettrico: le modalità di propulsione dell'Audi Q5 55 TFSI e quattro sono molteplici e dotate di una regolazione particolarmente intelligente. Il sistema è progettato in modo tale che i clienti possono percorrere buona parte dei loro percorsi giornalieri in modalità elettrica.

L'assistente predittivo di efficienza adegua il comportamento di recupero dell'energia in fase di spinta alla situazione del momento. A questo scopo si avvale dei dati predittivi del percorso ricavati dalla banca dati di navigazione e tiene conto della distanza dal veicolo che precede mediante il segnale della telecamera e il segnale radar. A seconda della situazione, il sistema sceglie in modo previdente tra la modalità a ruota libera a motore spento e il recupero dell'energia in fase di spinta, ovvero il recupero dell'energia cinetica e la conversione in energia elettrica.

Se l'adaptive cruise control (ACC) è attivato, l'assistente predittivo di efficienza supporta il conducente mediante decelerazione e accelerazione automatiche, con l'obiettivo di incrementare l'efficienza e il comfort. Se il conducente invece guida senza ACC, il pedale di guida attivo segnala il momento opportuno, con un impulso tattile e un simbolo ottico nel

cockpit e nel display head-up, per togliere il piede dall'acceleratore e sfruttare quanta più energia cinetica. Al contempo, i simboli nel cockpit segnalano il motivo di una riduzione di velocità. Vengono visualizzati: limiti di velocità, cartelli della località, curve e pendenze, rotatorie, incroci, uscite autostradali e veicoli che precedono.

Il conducente può decidere liberamente se e come intervenire nella sinergia dei due motori. A questo scopo dispone di tre modalità di funzionamento:

La **modalità ibrida** viene attivata automaticamente con la guida alla meta nella navigazione. Può anche essere attivata manualmente con il tasto della modalità di esercizio. In questa modalità la ricarica della batteria viene ripartita in modo ottimale lungo il percorso per ridurre il consumo di carburante, tenuto conto che nel traffico urbano e nel traffico stop-and-go la guida avviene prevalentemente in modalità elettrica. A seconda della situazione, il conducente sceglie tra la modalità a ruota libera a motore spento e il recupero dell'energia in fase di spinta. Con il recupero dell'energia in fase di spinta si possono recuperare fino a 25 kW di potenza; il motore elettrico rileva tutte le decelerazioni leggere fino a 0,1 G, dunque la maggior parte di frenate nel traffico giornaliero. La funzione di recupero dell'energia di frenata consente di generare al massimo 80 kW di potenza elettrica con una decelerazione fino a 0,2 G. In presenza di valori di decelerazione più marcati entra in gioco il freno a disco. Se la navigazione del sistema di navigazione MMI è attiva, la strategia di funzionamento predittiva cerca di percorrere l'ultimo tratto urbano in modalità esclusivamente elettrica e di arrivare a destinazione con la batteria quasi scarica. Il lavoro di regolazione si basa su una lunga serie di dati. Tra questi emergono le informazioni sul traffico online, la lunghezza del percorso fino alla meta, il profilo del percorso dell'itinerario scelto, le informazioni ad alta precisione sull'ambiente circostante dai dati di navigazione quali limiti di velocità, tipologie di strada, salite e discese nonché i dati attuali dei sensori onboard.

Accanto alla modalità di funzionamento ibrida il conducente può ancora optare per una modalità a scelta tra **EV** e **battery hold**. In **modalità EV** l'auto viene azionata esclusivamente in modalità elettrica se il conducente non supera un punto di pressione variabile percettibile dell'acceleratore. La modalità EV è l'impostazione standard ad ogni avvio della vettura. In **modalità battery hold** la capacità della batteria viene mantenuta allo stato attuale.

Individuali: equipaggiamento e design

L'Audi Q5 55 TFSI è generosamente equipaggiata di serie. Fari a LED, sedili sportivi, climatizzatore automatico a tre zone, chiave comfort, FIS con schermo a colori, display specifici PHEV e cerchi da 18" con design a turbina a 5 bracci sono di serie. I sedili posteriori si possono regolare in senso longitudinale e presentano un'inclinazione dello schienale regolabile. I dettagli sportivi del pacchetto esterni S line accentuano il look dinamico: paraurti S line anteriore e posteriore, un diffusore con doppia barra nella parte posteriore e un design individuale della calandra single frame con svariati elementi in Dark Chrome.

Confortevole: ricarica rapida in poche ore

Nell'equipaggiamento di serie dell'Audi Q5 55 TFSI e quattro rientra il sistema di ricarica compact nonché un cavo modalità 3 connettore di tipo 2 per l'impiego in colonne di ricarica

pubbliche. Il sistema di ricarica compact comprende il cavo per le prese domestiche e industriali nonché un'unità di comando. Il sistema dispone di un indicatore di stato a LED e di funzioni di sicurezza quali dispositivo di monitoraggio della temperatura e della corrente di guasto. Su richiesta, con la clip di ricarica Audi fornisce un supporto da parete chiudibile per il sistema di ricarica. Da un allacciamento di tipo industriale a norma CEE da 400 V / 16 A una ricarica completa dura soltanto due ore e mezza. Il caricabatteria integrato carica la batteria agli ioni di litio con una potenza massima di 7,4 kW. Persino da una presa domestica da 220 V è possibile ricaricare comodamente di notte una batteria scarica in circa sei ore. Anche durante il viaggio il conducente può ricaricare comodamente la batteria. Un servizio di ricarica Audi, l'e-tron Charging Service di Audi, garantisce l'accesso a circa 100 000 punti di ricarica in Europa. Una carta è sufficiente per avviare la ricarica, indipendentemente dal gestore.

Gestione della ricarica dal divano: la myAudi App

Con la myAudi App il cliente può utilizzare i servizi della gamma di Audi connect sul proprio smartphone, soluzione particolarmente pratica per i modelli elettrici. Con l'app si può visualizzare lo stato della batteria e dell'autonomia, avviare le procedure di ricarica, programmare il timer per la ricarica ed esaminare le statistiche di ricarica e consumo. La pianificazione dell'itinerario nell'app e il sistema di navigazione MMI in auto, inoltre, consentono di visualizzare le stazioni di ricarica.

Un'altra funzione della myAudi App è la preclimatizzazione prima della partenza, che viene realizzata in modo tale che il compressore del climatizzatore e il riscaldatore supplementare nell'auto funzionano in modalità elettrica. Il cliente può stabilire esattamente come gli interni debbano essere riscaldati o raffreddati mentre la batteria viene caricata. Un discorso analogo vale, a seconda dell'equipaggiamento supplementare, per i sedili riscaldabili e il volante riscaldabile, il parabrezza termico, il lunotto termico e il riscaldamento degli specchietti nonché per il raffreddamento dei sedili.

L'Audi Q5 55 TFSI e quattro può essere preordinata in Svizzera a partire da un prezzo base di CHF 76'000.-, presumibilmente dalla ventiduesima settimana dell'anno. Il lancio sul mercato inizierà nel terzo trimestre del 2019.

– Fine –

Dati relativi ai consumi per i modelli citati

Audi Q5 TFSI e

Consumo di carburante combinato in l/100 km: 2,4-2,1;

emissioni di CO₂ combinate in g/km: 53-46