



AMAG Import AG

Livio Piatti
Head of Marketing & Communication Audi
Telefono: +41 56 463 93 72
E-mail: audi.pr@amag.ch
www.audi.ch

Efficienti e potenti: i nuovi modelli ibridi plug-in Audi Q5, A6, A7 e A8

- Audi A8, A7 Sportback, A6 e Q5 quali ibridi plug-in con motore elettrico più potente, maggiore capacità della batteria e nuova strategia di propulsione
- Oltre 40 chilometri di autonomia elettrica secondo la WLTP
- Ricarica comoda e in rete con l'app myAudi

Ingolstadt, 25 febbraio 2019 – Zero emissioni nella propulsione puramente elettrica a livello locale, efficienza e sportività allo stesso tempo: Audi, con la sua offensiva capillare dell'ibrido plug-in, persegue coerentemente la sua strategia di elettrificazione. In occasione del Salone dell'automobile di Ginevra, Audi presenterà le varianti ibride dei modelli A8, A7 Sportback, A6 e Q5, con un'autonomia elettrica di oltre 40 chilometri nel ciclo WLTP. Grazie ai diversi livelli di potenza, a seconda della serie di modelli, il cliente ha la scelta tra una variante comfort e una variante pensata per le prestazioni sportive. I nuovi modelli ibridi plug-in saranno ordinabili nel corso dell'anno 2019.

Vasta offerta di modelli: la strategia dell'ibrido plug-in di Audi

Gli ibridi plug-in dai SUV di classe media alle berline di lusso: con Q5, A6, A7 e A8 TFSI e Audi amplia la propria offerta di ibridi plug-in per una mobilità sostenibile. A seconda della serie di modelli è possibile scegliere tra due varianti con potenze e dotazioni diverse: un modello comfort (50 TFSI e) e una variante con configurazione sportiva (55 TFSI e ovvero 60 TFSI e nell'A8) con dotazioni S line, setup più rigido di telaio e propulsione con maggiore potenza boost del motore elettrico per una dinamica di guida supplementare. I nuovi modelli ibridi plug-in sono indicati da subito con il logo «TFSI e». La denominazione «e-tron» sarà riservata in futuro alle sole auto con propulsione esclusivamente elettrica.

Potenza da due cuori: il versatile concetto di propulsione

Le auto ibride plug-in o PHEV (dall'inglese «plug-in hybrid electric vehicle») convincono per il loro carattere versatile. Zero emissioni nella propulsione puramente elettrica a livello locale, ad esempio in città, nessun timore rispetto all'autonomia sulle lunghe distanze, sportività e dinamismo con la potenza dei due cuori rappresentati dal motore a combustione e dal motore elettrico: il concetto di propulsione è molto versatile.



L'autonomia puramente elettrica dei PHEV sarà superiore a 40 chilometri nel ciclo WLTP per tutti i modelli. Il concetto di propulsione ibrida è pensato in modo che il cliente possa percorrere quotidianamente circa un terzo della strada percorsa in modo puramente elettrico.

Tutti i modelli ibridi plug-in sfruttano un TFSI, vale a dire un motore a ciclo Otto turbocompresso con iniezione diretta, che opera assieme a un motore elettrico integrato nel cambio. Una batteria agli ioni di litio sotto il piano di carico fornisce l'energia elettrica. In questo modo, il motore elettrico può aiutare il motore a combustione nelle accelerazioni. Il risultato è una maggiore performance di partenza da fermo e un passaggio più potente.

Allo stesso tempo, in fatto di recupero dell'energia, il sistema di propulsione è simile a quello dell'Audi e-tron con propulsione puramente elettrica. È progettato per l'alta efficienza e le massime prestazioni di recupero dell'energia. In frenata, i nuovi modelli PHEV di Audi recuperano fino a 80 kW di potenza. Il motore elettrico si prende cura di tutte le decelerazioni leggere, che rappresentano la gran parte delle decelerazioni quotidiane. Nelle frenate medie, il compito è condiviso con i freni delle ruote idraulici, che svolgono questo lavoro autonomamente solo a partire da una decelerazione di 0,4 grammi.

La batteria agli ioni di litio dell'A6, A7 e A8 – composta da 104 cosiddette celle a sacchetto (pouch), raggruppate in otto moduli – immagazzina 14,1 kWh di energia con una tensione di 385 volt. La batteria agli ioni di litio nella Q5 è composta da celle prismatiche e dispone della stessa capacità. Il circuito di raffreddamento della batteria è integrato nel circuito a bassa temperatura, che rifornisce il motore elettrico e l'elettronica di potenza. L'elettronica di potenza trasforma la corrente continua della batteria ad alto voltaggio in corrente trifase per il motore elettrico, mentre fa il contrario nel recupero dell'energia. La pompa di calore di serie garantisce una climatizzazione efficiente del veicolo e, con il calore sprigionato nel veicolo, è in grado di produrre fino a 3 kW di potenza termica da 1 kW di energia elettrica.

La catena cinematica: efficiente motore TFSI, potente motore elettrico e grande batteria agli ioni di litio

L'A8 L 60 TFSI e quattro dispone di un motore a combustione 3.0 TFSI: il motore elettrico è costituito da un motore sincrono permanentemente eccitato. È integrato con il giunto di separazione nel sistema tiptronic a 8 rapporti, che trasmette la coppia alla trazione integrale permanente quattro.

Le due propulsioni dell'Audi A8 L 60 TFSI e quattro mettono a disposizione una potenza sportiva: 330 kW (449 CV) di potenza del sistema e 700 Nm di coppia del sistema. La linea di lusso è rappresentata dalla variante A8 L lunga 5,30 metri con passo allungato.

I modelli Audi A7 e A6 con propulsione ibrida plug-in usano la stessa catena cinematica. La batteria è identica a quella dell'Audi A8 PHEV. Il motore a combustione è un 2.0 TFSI. Un cambio S tronic a 7 rapporti trasmette la coppia a una trazione quattro con tecnologia ultra. Il cambio a doppia frizione integra il motore elettrico.



Entrambi i modelli sono disponibili in due livelli di potenza con diverse potenze boost. Il 50 TFSI e ha una potenza del sistema di 220 kW (299 CV), il 55 TFSI e addirittura di 270 kW (367 CV). La coppia del sistema è pari a 450 ovvero 500 Nm.

La catena cinematica dell'Audi Q5 PHEV si basa sullo stesso concetto dell'Audi A6 e A7. Il SUV è disponibile a sua volta sui mercati europei quale 50 TFSI e quattro con una potenza del sistema di 220 kW (299 CV) e quale 55 TFSI e quattro con una potenza del sistema di 270 kW (367 CV).

Modalità di guida e comando della propulsione: massimo comfort e grande autonomia elettrica

La gestione ibrida dei modelli plug-in, pensata per la massima efficienza e il massimo comfort dei clienti, sceglie automaticamente la strategia di propulsione ottimale. L'avviamento avviene quale standard elettricamente in modalità EV, mentre l'attivazione del motore a combustione dipende dalle situazioni.

I modelli plug-in dispongono delle modalità di guida EV, auto e hold. Con il tasto della modalità di funzionamento, il guidatore può scegliere tra queste tre impostazioni base: priorità alla propulsione elettrica, modalità ibrida completamente automatica o risparmio di corrente per una fase successiva del viaggio. In modalità auto, i PHEV sfruttano la combinazione intelligente di motore elettrico e motore a combustione per ottenere la massima efficienza. In modalità hold, la gestione della propulsione comanda la catena cinematica in modo tale da mantenere lo stato di carica disponibile della batteria, ad esempio per la successiva guida puramente elettrica nelle aree urbane.

Il dispositivo di assistenza all'efficienza predittiva contribuisce notevolmente all'aumento dell'autonomia elettrica e al massimo comfort per il cliente. A tale fine, la gestione intelligente della propulsione integra il profilo del percorso nel comando della catena cinematica. La strategia di funzionamento predittiva valuta tanto i dati di navigazione con guida alla meta attiva quanto le informazioni del dispositivo di assistenza all'efficienza predittiva e della sensoristica del veicolo. Sulla base di ciò, effettua una pianificazione di massima per l'intero percorso e una pianificazione di precisione per i chilometri più prossimi. Vengono identificate le situazioni nelle quali il conducente dovrebbe togliere il piede dal pedale destro. Il conducente riceve l'adeguata indicazione ottica nel display e il feedback tattile del pedale di guida attivo. Parallelamente viene avviato un recupero dell'energia prevedente.

Inoltre, tramite il noto pulsante nel sistema di guida dinamica Audi drive select, il conducente può scegliere tra le modalità di guida comfort, efficiency, auto e dynamic e influire così sul setup di propulsione, telaio e sterzo. A seconda dell'impostazione cambiano le soglie a partire dalle quali, quando si preme sull'acceleratore, intervengono entrambe le propulsioni o il motore elettrico fornisce il boost e quindi la coppia massima. In modalità dynamic, il motore elettrico sostiene maggiormente il motore a combustione con la sua potenza elettrica boost per la massima dinamica di guida.



Il pedale di guida attivo con punto di pressione variabile per una guida puramente elettrica sostiene il conducente con il feedback tattile per una modalità di guida il più efficiente possibile. Quando non si spinge sull'acceleratore, l'auto viaggia in modalità automatica D e nei profili Audi drive select auto ed efficiency (al di sotto di 160 km/h), con entrambi i motori disaccoppiati e spenti. Nel livello S e nel profilo dynamic, al contrario, il motore elettrico rimane attivo in fase di rilascio e recupera l'energia convertendo l'energia cinetica in energia elettrica.

L'Audi virtual cockpit, disponibile come optional, e il display MMI presentano tutte le principali visualizzazioni sulla guida elettrica: un powermeter, l'autonomia e tutti i flussi energetici.

Versatile, non solo in fatto di propulsione: strategia dei modelli e linee d'equipaggiamento

Audi offre A6, A7 e Q5 quali modelli comfort 50 TFSI e quattro e quali modelli sportivi e dinamici 55 TFSI e quattro. Questi ultimi presentano un equipaggiamento particolarmente sportivo: oltre al maggiore boost del motore elettrico, dispongono di serie del pacchetto per esterni S line. Inoltre, A6 e A7 hanno un pacchetto look nero con elementi decorativi oscurati, pinze dei freni verniciate di rosso e vetri privacy per il sedile posteriore. Anche negli interni, gli ibridi performanti presentano degli accenti sportivi. A6 e A7 hanno un telaio sportivo di serie.

Confortevole: ricarica con il servizio e-tron Charging Service

Nell'equipaggiamento di serie del nuovo ibrido plug-in di Audi rientra anche il sistema di ricarica. Comprende cavo per le prese domestiche e industriali e un elemento di comando.

Audi fornisce in via opzionale un clip per supporto da parete e un cavo modalità 3 per le colonnine di ricarica pubbliche. Su un collegamento di ricarica con 7,2 kW di potenza, la ricarica completa della batteria richiede due ore.

In viaggio, i clienti dei nuovi modelli ibridi plug-in possono ricaricare comodamente. Un servizio di ricarica di proprietà Audi, l'e-tron Charging Service, garantisce a scelta l'accesso a un gran numero di stazioni di ricarica pubbliche in 16 paesi europei (seguiranno altri paesi). Una carta è sufficiente per avviare la ricarica presso molti gestori. A tal fine il cliente deve registrarsi una volta nel portale myAudi e stipulare un contratto di ricarica a pagamento. La fatturazione avviene sempre a fine mese tramite il metodo di pagamento depositato.

Per il lancio sul mercato dell'Audi e-tron i clienti Audi possono rifornire la loro casa e il loro garage con la corrente ecologica prodotta senza CO₂ del marchio Volkswagen Naturstrom, derivante al 100 per cento da fonti rinnovabili, come le centrali idroelettriche, con provenienza certificata ogni anno dal TÜV. Inoltre Audi sostiene i propri clienti in caso di necessità fornendo i contatti di un installatore al fine di realizzare una soluzione di ricarica adeguata nel garage di casa.



Gestione della ricarica dal divano: l'app myAudi

Un pratico strumento per gestire l'auto è l'app myAudi, che porta sullo smartphone i servizi dell'assortimento Audi connect. Il cliente, con l'app, può visualizzare a distanza 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.

Un'ulteriore funzione dell'app myAudi è la preclimatizzazione già prima della partenza, possibile perché il compressore del climatizzatore e il riscaldatore supplementare nell'auto funzionano sulla base dell'alto voltaggio. Il cliente può stabilire esattamente come gli interni debbano essere riscaldati o raffreddati mentre il veicolo è parcheggiato o la batteria viene caricata. A seconda del rispettivo equipaggiamento del veicolo è possibile attivare il riscaldamento del volante, del sedile, dello specchietto, del parabrezza, del lunotto posteriore e l'aerazione dei sedili tramite la preclimatizzazione. È possibile anche l'avvio immediato dei componenti di climatizzazione allo sblocco dell'auto con la chiave.

– Fine –