



Audi e-tron GT: Granturismo a elettroni

La mobilità elettrica non è mai stata così affascinante. Sviluppata da Audi Sport, Audi e-tron GT costituisce l'apice dell'evoluzione sostenibile della sportività dei quattro anelli. La coupé a quattro porte, proposta nelle versioni Audi e-tron GT quattro e Audi RS e-tron GT, proietta il concetto di Granturismo nell'era della mobilità sostenibile abbinando prestazioni di riferimento – è l'Audi più potente di sempre – a un design dalle linee emozionali, a un'autonomia sino a 487 chilometri WLTP e a una nuova generazione quattro: la trazione integrale elettrica. Questa regola permanentemente e in modo completamente variabile la ripartizione della spinta fra gli assali, con rapidità cinque volte superiore a un sistema tradizionale. Grazie al "rifornimento" a 800 Volt in corrente continua (DC) con potenze sino a 270 kW è possibile rigenerare 100 chilometri d'autonomia in 5 minuti.

Prodotta presso il sito carbon neutral Audi Böllinger Höfe, dove nasce anche la supercar Audi R8, Audi e-tron GT è la prima Granturismo elettrica del Brand oltre che l'Audi più potente di sempre. Sviluppata da Audi Sport, la coupé a quattro porte costituisce l'apice dell'evoluzione sostenibile della sportività dei quattro anelli. Le prestazioni di Audi RS e-tron GT sono da supercar: da 0 a 100 km/h in 3,3 secondi e da 0 a 200 km/h in 10,9 secondi. Performance rese possibili dalla potenza massima in modalità Boost di 646 CV e dalla coppia di 830 Nm, laddove la versione GT quattro si attesta, rispettivamente, a 530 CV e 640 Nm con uno scatto da 0 a 100 km/h in 4,1 secondi.

Entrambe le versioni della Granturismo si avvalgono della nuova generazione quattro: la trazione integrale elettrica, basata sull'azione di due motori elettrici sincroni a magneti permanenti, uno in corrispondenza di ciascun assale, assistiti da una trasmissione a due rapporti. La trazione quattro elettrica regola permanentemente e in modo completamente variabile la ripartizione della spinta fra gli assali, con rapidità cinque volte superiore a un sistema tradizionale. 40 anni dopo l'introduzione della trazione quattro, Audi evolve le 4WD portandole a un livello tecnico inedito. Un highlight cui si accompagnano ulteriori dotazioni volte a rafforzare le performance dinamiche delle vetture quali le sospensioni pneumatiche adattive a tripla camera, di serie per Audi RS e-tron GT, e il bloccaggio elettronico del differenziale posteriore, anch'esso incluso nel primo equipaggiamento della variante RS.

Le sospensioni pneumatiche adattive a tripla camera coniugano il livello di comfort di una berlina alla sportività di una coupé high performance, oltre a consentire di variare l'altezza da terra della vettura sino a -22 e +20 millimetri rispetto allo standard. All'interno delle molle, ciascuna camera può essere attivata singolarmente per una regolazione ottimale dello smorzamento in funzione delle condizioni stradali e dello stile di guida. Un obiettivo cui



concorrono gli ammortizzatori regolabili, di serie per entrambe le versioni della coupé a quattro porte.

Oltre che sulla taratura delle sospensioni e l'altezza da terra della vettura, mediante l'Audi drive select è possibile incidere sull'erogazione del powertrain, la trasmissione a due velocità, il bloccaggio elettronico del differenziale posteriore e la taratura dello sterzo. Sono disponibili i programmi comfort, efficiency, dynamic e individual. In modalità efficiency, attivabile sino a 140 km/h, l'assetto raggiunge la posizione più vicina all'asfalto (-22 mm), così da favorire l'aerodinamica e il conseguente contenimento dei consumi d'energia. Optando per il setup dynamic, la trazione integrale quattro elettrica privilegia il trasferimento di coppia al retrotreno e l'elettronica favorisce un comportamento tendenzialmente sovrasterzante.

A completamento della raffinata dotazione tecnica, come accennato, Audi RS e-tron GT adotta di serie il bloccaggio elettronico del differenziale posteriore, il cui cuore è costituito da una frizione a lamelle in grado di adattare il livello d'intervento da 0 al 100%.

Lo sterzo integrale, disponibile a richiesta e per la prima volta dedicato a un modello della gamma Audi e-tron, vede le ruote posteriori sterzare per un massimo di 2,8 gradi: a bassa velocità (sino a 50 km/h) in controfase, favorendo l'agilità della vettura, mentre al crescere dell'andatura (oltre gli 80 km/h) agiscono in fase, a vantaggio della stabilità. Quanto all'impianto frenante, Audi RS e-tron GT si avvale degli innovativi dischi rivestiti in carburo di tungsteno. A richiesta, Audi dedica a entrambe le versioni i freni carboceramici, apice della sportività, con superfici d'attrito anteriori da 420 mm di diametro e pinze fisse a dieci pistoncini.

La Granturismo a elettroni è lunga 4,99 metri e caratterizzata da linee emozionali, ulteriormente sottolineate dalle finiture total black previste dal Pacchetto look nero, di serie per la variante RS ed estese al single frame, alla sezione inferiore dei paraurti, agli inserti alle portiere e all'estrattore. Definita da Marc Lichte, Responsabile del Design Audi, "l'auto più bella che abbia mai disegnato", Audi e-tron GT rappresenta la summa della passione Audi. Ciò vale anche per il sound digitale, di serie per la variante RS, che "copia" l'erogazione del powertrain e per i proiettori a LED Audi Matrix con spot laser, a richiesta, in grado di raddoppiare la portata degli abbaglianti. L'esclusività della vettura è sottolineata dalla disponibilità, per la variante RS – dotata di serie di cerchi in lega da 20 pollici – di molteplici componenti in carbonio. Il tetto panoramico in vetro, di primo equipaggiamento, può essere sostituito con una soluzione in fibre composite e poliuretano termoplastico (CFK) più leggera di 12 kg, che contribuisce alla ripartizione dei pesi 50:50 tra avantreno e retrotreno e a ribassare il baricentro della vettura, inferiore persino alla supercar Audi R8.

Alla ricerca della massima efficienza aerodinamica, un elemento cruciale nella definizione delle linee della GT, tanto da ottenere un coefficiente di resistenza aerodinamica (C_x) di 0,24, si accompagna l'introduzione degli stilemi che caratterizzeranno i futuri modelli elettrici dei quattro anelli. L'abitacolo, in stile Granturismo, vede conducente e passeggero anteriore



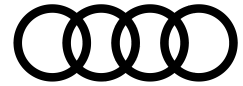
sedere in posizione ribassata, separati da un'ampia console, mentre le sedute posteriori garantiscono un'abitabilità tale da ospitare tre adulti.

Osservando frontalmente la plancia spiccano il display da 12,3 pollici della strumentazione digitale Audi virtual cockpit plus, di serie, e il monitor MMI touch da 10,1 pollici. I rivestimenti interni, coerentemente con i valori della gamma Audi e-tron, sono sostenibili: optando per il pacchetto leather free, la pelle è sostituita da materiali riciclati. I pacchetti opzionali Design RS Rosso e Grigio, riservati alla variante da 646 CV, portano in abitacolo un tocco di colore e una dose aggiuntiva di sportività. I sedili anteriori sportivi sono disponibili in tre versioni. Al top della gamma spiccano le sedute pro con regolazione elettrica a 18 vie, rivestimenti in pelle Nappa, fianchetti adattabili pneumaticamente, ventilazione e massaggio. Ulteriori possibilità di personalizzazione sono legate alla scelta degli inserti in carbonio o in radica e al programma Audi exclusive. Audi e-tron GT, oltre che nei classici colori della gamma Audi, è disponibile in tre tinte condivise con la supercar Audi R8 – Grigio Kemora, Grigio Suzuka e Blu Ascari – e nell'inedita verniciatura Verde Tattico. La gamma cerchi prevede ruote sino a 21 pollici di diametro.

Sportiva e performante, ma al tempo stesso confortevole e adatta anche ai lunghi viaggi, la coupé elettrica a quattro porte è accreditata di un'autonomia nel ciclo WLTP sino a 487 chilometri grazie alla batteria ad alto voltaggio da 93 kWh. Un risultato cui contribuiscono l'aerodinamica attiva e il sistema di recupero dell'energia.

Quando il conducente rilascia il pedale dell'acceleratore, di norma il powertrain passa alla modalità veleggio: la Granturismo avanza per inerzia, a vantaggio dell'efficienza. Optando per la modalità "dynamic" dell'Audi drive select, diversamente, si attiva il recupero dell'energia. Il conducente può impostare il recupero in base a due livelli, selezionabili mediante i bilancieri al volante così da favorire il cosiddetto "one-pedal feeling". Oltre all'impostazione manuale del livello di recupero dell'energia, il conducente può selezionare la modalità automatica grazie all'MMI. In questo caso, il predictive efficiency assistant adatta la decelerazione in funzione del fabbisogno necessario, tenendo conto del percorso e dei veicoli che precedono.

Analogamente agli altri modelli della gamma Audi e-tron, la coupé a quattro porte si avvale 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, la Granturismo a elettroni recupera 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 nel caso di una staccata violenta, Audi e-tron GT quattro e Audi RS e-tron GT 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 265 kW di potenza elettrica. Un valore superiore persino a quanto fatto registrare dalle monoposto impegnate in Formula E (250 kW).

La raffinata gestione termica lavora in abbinamento al pianificatore degli itinerari e-tron trip planner, che consente di verificare istantaneamente quante ricariche siano necessarie per raggiungere una destinazione e preconditiona la batteria in previsione del “rifornimento” a 800 Volt in corrente continua (DC) con potenze sino a 270 kW. È così possibile rigenerare 100 chilometri d’autonomia in 5 minuti e ricaricare l’80% dell’energia in meno di 23 minuti. Oltre che a corrente continua, la Granturismo a elettroni è ricaricabile di serie in corrente alternata su colonnine AC a 22 kW.

Per facilitare la vita di chi guida elettrico, la Casa dei quattro anelli propone ai Clienti un accesso semplificato a oltre 310.000 stazioni in 26 Paesi europei mediante il servizio di ricarica Audi e-tron Charging Service, accessibile con un’unica scheda e un unico contratto e foriero di condizioni agevolate per la fruizione della rete ad alta capacità IONITY. Quanto alla ricarica domestica, Audi favorisce la mobilità elettrica grazie alla partnership con Enel X: sono disponibili i pacchetti Ready for e-tron e Ready for e-tron Pro. Entrambi prevedono la realizzazione della linea di alimentazione con connessione a valle del contatore cui si accompagna l’installazione, nel primo caso, del sistema di ricarica Audi e-tron compact, di serie per la Granturismo dei quattro anelli, nel secondo caso della wallbox Enel X denominata JuiceBox Pro Cellular con cavo integrato. Un’infrastruttura smart per la ricarica in corrente alternata con potenze sino a 22 kW. Quest’ultimo valore di riferimento sul mercato.

Come ogni Audi, anche Audi e-tron GT è collegata in rete. L’infotainment, i servizi Audi connect e gli ausili al conducente sono allineati ai modelli della gamma high-end. La navigazione MMI plus con MMI touch, l’Audi phone box per la ricarica induttiva dello smartphone e l’Audi smartphone interface, che trasferisce l’ambiente Apple Car Play o Android Auto sul display della vettura, sono di serie. Molteplici tecnologie di assistenza alla guida sono raggruppate nei pacchetti Tour, City e assistenza per il parcheggio, oppure nell’omnicomprensivo pack assistenza plus.

Audi e-tron GT quattro e Audi RS e-tron GT sono proposte con prezzi a partire da, rispettivamente, 108.950 euro e 152.150 euro.



Audi e-tron GT quattro e Audi RS e-tron GT

Posizionamento

- Il concetto di Granturismo entra nell'era della mobilità elettrica
- La nuova coupé a quattro porte, sviluppata da Audi Sport, è la prima Granturismo elettrica dei quattro anelli oltre che l'Audi più potente di sempre
- Versioni Audi e-tron GT quattro e Audi RS e-tron GT

Trazione

- Trazione integrale quattro elettrica: un motore sincrono a magneti permanenti (PSM) in corrispondenza di ciascun assale
- La trazione quattro elettrica regola permanentemente e in modo completamente variabile la ripartizione della spinta fra gli assali, con rapidità cinque volte superiore a un sistema tradizionale
- Trasmissione a due velocità
- Potenza e coppia massime in modalità Boost: 646 CV e 830 Nm per Audi RS e-tron GT, 530 CV e 640 Nm per Audi e-tron GT quattro
- Da 0 a 100 km/h: in 3,3 secondi per Audi RS e-tron GT, in 4,1 secondi per Audi e-tron GT quattro. Launch control. Velocità massima di, rispettivamente, 250 e 245 km/h
- Audi RS e-tron GT: da 0 a 200 km/h in 10,9 secondi

Assetto

- Baricentro basso, inferiore ad Audi R8, e distribuzione dei pesi 50:50 tra gli assali
- Ammortizzatori regolabili e sistema di controllo della dinamica di marcia Audi drive select di serie per entrambe le versioni. Molle pneumatiche adattive a tripla camera e bloccaggio elettronico del differenziale posteriore di primo equipaggiamento per Audi RS e-tron GT
- A richiesta, sterzo integrale: per la prima volta disponibile per un modello della gamma Audi e-tron
- Dischi freno rivestiti in carburo di tungsteno di serie per Audi RS e-tron GT; a richiesta freni carboceramici
- Cerchi in lega da 19 a 21 pollici in design aero

Batteria e gestione termica

- Batteria agli ioni di litio da 93 kWh (84 kWh effettivamente fruibili) e tensione a 800 Volt; 396 celle pouch organizzate in 33 moduli
- Ricarica in corrente alternata (AC) con potenze sino a 22 kW
- Ricarica in corrente continua (DC) con potenze sino a 270 kW. In 5 minuti è possibile ripristinare 100 chilometri di autonomia
- Autonomia sino a 487 chilometri WLTP per Audi e-tron GT quattro, sino a 472 chilometri WLTP per Audi RS e-tron GT
- Efficiente sistema di gestione termica con quattro circuiti e pompa di calore
- Precondizionamento della batteria per la ricarica rapida (DC) durante i tragitti
- e-tron Charging Service con oltre 310.000 punti di ricarica in Europa; integra – con tariffe agevolate – il network ad alta velocità IONITY



- In ambito domestico, Audi agevola la mobilità elettrica grazie alle partnership con Enel X

Design, aerodinamica e scocca

- Audi e-tron GT introduce gli stilemi che caratterizzeranno i futuri modelli a zero emissioni dei quattro anelli
- Proporzioni sportive: cerchi di generose dimensioni, carreggiate ampie, silhouette bassa, passo lungo
- Forma e sostanza: la ricerca della massima efficienza aerodinamica elemento cruciale nella definizione delle linee
- Coefficiente di resistenza aerodinamica (C_x) di 0,24. Prese d'aria attive, spoiler posteriore estraibile, sottoscocca carenato ed estrattore specifico
- Design scultoreo: ampia griglia single frame, blister quattro pronunciati, montanti posteriori fortemente inclinati
- Cellula abitacolo e alloggiamento della batteria in acciaio ad altissima resistenza e alluminio. Carrozzeria multimateriale con ampio ricorso alla lega leggera
- Lunghezza 4,99 metri, larghezza 1,96 metri, altezza 1,41 metri; bagagliaio principale da 405 litri (350 litri per Audi RS e-tron GT)

Proiettori e gruppi ottici

- Proiettori a LED Audi Matrix di serie per Audi RS e-tron GT
- A richiesta, proiettori a LED Audi Matrix con Audi laser light, in grado di raddoppiare la portata degli abbaglianti
- Gruppi ottici posteriori con banda luminosa trasversale; animazioni dinamiche Coming home e Leaving home

Design degli interni e abitacolo

- Plancia orientata al conducente stile "monoposto", generosa abitabilità
- Posizione di guida ribassata, ampia consolle e sedili posteriori adatti alla corporatura degli adulti
- La sostenibilità sposa la sportività. A richiesta, rivestimenti realizzati facendo ricorso ai materiali riciclati e rinunciando alla pelle

Sistemi di assistenza al conducente

- Sistemi di sicurezza Audi pre sense e Audi pre sense front di serie; pacchetti Tour, City e assistenza per il parcheggio. Tra le tecnologie disponibili, spiccano il sistema di assistenza alla guida adattivo e il remote parking pilot

e-sound

- Sound elettronico sportivo esterno e in abitacolo, adattabile in funzione delle impostazioni dell'Audi drive select e in grado di "copiare" l'erogazione del powertrain

Concept dei comandi e delle visualizzazioni

- Audi virtual cockpit plus da 12,3 pollici e display MMI touch da 10,1 pollici di serie; comando vocale che riconosce le espressioni di uso comune, ricerca on-board e dal cloud. A richiesta, head-up display



Infotainment e Audi connect

- Sistema di navigazione MMI plus di serie, trasferimento dati con velocità LTE, hotspot WLAN
- Audi connect per molteplici servizi online, tra i quali il programma di pianificazione dei percorsi e-tron trip planner
- Audi phone box e Audi smartphone interface di serie
- Bang & Olufsen Premium Soundsystem 3D di serie per Audi RS e-tron GT

Maestria artigiana e smart factory

- Audi e-tron GT quattro e Audi RS e-tron GT vengono prodotte presso il sito carbon neutral Audi Böllinger Höfe, nei pressi di Neckarsulm, dove nasce anche la supercar Audi R8
- Avanguardistiche tecnologie – come il ricorso alla realtà virtuale e il riciclo della plastica e dell'alluminio – si affiancano a lavorazioni realizzate con maestria artigiana

Prezzi

- Audi e-tron GT quattro e Audi RS e-tron GT sono proposte con prezzi a partire da, rispettivamente, 108.950 euro e 152.150 euro.

Consumi, autonomia ed emissioni di Audi e-tron GT*

- e-tron GT quattro – 19,9/22,8 kWh/100 km – 427/487 km – 0 g/km di CO₂
- RS e-tron GT – 20,6/22,7 kWh/100 km – 430/472 km – 0 g/km di CO₂

*Dati relativi ai consumi rilevati nel ciclo combinato secondo lo standard WLTP ed espressi sotto forma di range soggetti a differenze in funzione degli equipaggiamenti.