

La prima Audi con la spina

Motori - E-tron è la nuova serie di modelli che la casa tedesca ha dotato di una trazione completamente elettrica

/ 31.12.2018

di Mario Alberto Cucchi

Abu-Dhabi, capitale degli Emirati Arabi Uniti. Il costruttore tedesco Audi ha scelto proprio questi luoghi, la regione del Golfo Persico, per la prova su strada del suo primo modello completamente elettrico: la e-tron. Fino a non molto tempo fa la Casa di Ingolstadt con il termine e-tron indicava una tecnologia propulsiva, mentre ora identifica la serie costruttiva come avviene con le sigle A4 o Q5. Quindi si tratta del primo modello di una nuova serie. Com'è fatta? Esteticamente è caratterizzata da linee simili a quelle dei SUV che già percorrono le nostre strade, ma i dettagli lasciano intuire che abbiamo a che fare con un'automobile speciale. Ecco allora che le prese d'aria ai lati del muso hanno i canali regolabili per raffreddare meglio i freni. Mentre il sottoscocca è carenato per ottimizzare i flussi aerodinamici. I grandi cerchi dal design specifico ospitano pneumatici a bassa resistenza al rotolamento.

Insomma, una serie di accorgimenti mirati ad ottenere un coefficiente aerodinamico, CX, di soli 0,27. Il motivo è chiaro: aumentare l'autonomia della e-tron. Un tasto che sulle auto elettriche è stato sino ad oggi dolente. Le autonomie spesso non erano sufficienti e per questo si preferivano le vetture ibride. Forse i tempi sono ormai maturi: i tecnici Audi dichiarano che i 95 kW di batterie consentirebbero un'autonomia di ben 400 chilometri calcolati secondo il ciclo WLTP. Tanti, considerando che non abbiamo certo a che fare con un peso piuma. L'Audi elettrica e-tron ha infatti una massa di ben 2490 chilogrammi. D'altronde le batterie, ospitate sotto il pianale per abbassare il baricentro, pesano da sole 700 kg. Attenzione però, le prestazioni restano di livello grazie ai due motori elettrici, da 224 cavalli al posteriore e 184 cv all'anteriore. La potenza massima è quindi di 408 cv, ma solo per un tempo massimo di 8 secondi, dopo si riduce a 360 cv, mentre la coppia massima è di 664 NewtonMetro.

Schiacciando a fondo il pedale dell'acceleratore l'Audi scatta da ferma a cento orari in soli 5,7 secondi e raggiunge una velocità massima autolimitata elettronicamente di 200 km/h. Lunga quasi cinque metri (4,901 mm) larga quasi due (1,935 mm) e alta 1,616 mm, la e-tron offre spazio per cinque passeggeri che possono viaggiare nel silenzio. Proprio la mancanza di rumori è una delle caratteristiche più evidenti. Basti pensare che per evitare anche il fruscio degli specchietti retrovisori si può scegliere, dal lungo elenco di optional, di sostituirli con delle retrocamere. Certo, l'utilizzo dei display interni per guardare dietro non è intuitivo, ma ci si abitua in fretta. E la ricarica? Durante la guida avviene tramite la frenata rigenerativa, ma quando ci si ferma e-tron va collegata a una presa di corrente tramite la spina.

Si ricarica quindi aprendo uno sportellino motorizzato sul parafrangente sinistro. Ma quanto ci vuole? Sfruttando le colonnine a 150 kW la Casa tedesca dichiara 30 minuti di carica per rigenerare la batteria all'80 per cento. Si tratta indubbiamente della più tecnologica delle Audi. Sotto una

carrozzeria tradizionale nasconde oltre ai motori elettrici numerose soluzioni innovative. Ad esempio il calore recuperato dalle batterie può essere dirottato per riscaldare l'abitacolo. La plancia è molto simile a quella delle recenti Audi A6 e Q8. Non manca il virtual cockpit con doppio schermo di controllo a sfioramento da 8,6 e 10,1 pollici nella console centrale. E il comfort di bordo? È garantito dalle funzionali sospensioni ad aria. E-tron, grazie alla trazione integrale, se la cava bene anche sulla sabbia della regione del Golfo Persico, ma secondo gli uomini Audi, i futuri clienti la useranno quasi esclusivamente su strada.