



El Audi e-tron se enfrenta al gélido invierno noruego

- **La tracción quattro eléctrica domina las difíciles condiciones invernales**
- **El sistema de preconditionamiento ofrece un alto nivel de confort**
- **La inteligente gestión térmica garantiza el rendimiento con bajas temperaturas**

Madrid, 15 de marzo, 2022 – ¿Cómo funciona un coche eléctrico en el frío nórdico? Una familia noruega que ha conducido el Audi e-tron desde 2019 comparte sus experiencias, que junto con las explicaciones de los propios técnicos de Audi, permiten obtener una mejor visión de cómo se comporta el SUV eléctrico en un clima frío y sobre carreteras heladas.

“Queríamos conducir un coche eléctrico, pero durante mucho tiempo no había ninguno en el mercado que pudiera satisfacer nuestras necesidades”, explica Liselotte Lunde (36 años). La familia, que ahora cuenta con cinco miembros, tenía unos requisitos muy exigentes cuando buscaba su nuevo coche familiar: espacio suficiente para todos, incluido el equipaje (por ejemplo, cochecitos, bicicletas, esquís y trineos); una autonomía que les llevara a donde quisieran, incluso en invierno; y, con tres niños, una seguridad de primera clase.

El primer coche eléctrico que cumplió a fondo con sus exigencias fue el Audi e-tron. Esta moderna familia se comprometió con la movilidad eléctrica al mismo tiempo que Audi lanzó su primer coche totalmente eléctrico, recibiendo su e-tron 55 quattro en la primavera de 2019.

Un coche perfecto para ir a la montaña

“Para nosotros era importante poder conducir hasta nuestra casa en la montaña sin tener que parar, incluso en invierno”, añade Lunde. La conducción en carreteras con fuertes pendientes y en condiciones invernales no supone ningún problema para el sistema de propulsión eléctrico. Y la última parte del camino que lleva hasta la cabaña familiar es muy empinada. Por eso aprecian mucho el sistema quattro: “La tracción eléctrica a las cuatro ruedas del Audi e-tron nos da seguridad. Nunca nos preocupa no llegar a nuestro destino, independientemente de las condiciones. Y eso es algo especialmente importante para nosotros ahora, con un bebé en el asiento trasero”, explica Lunde.

Cuando cambiaron de un coche tradicional a uno eléctrico en 2019, la mayor diferencia que experimentaron fue el salto tecnológico: “Nuestro coche tiene faros Matrix-LED, que son magníficos en la oscuridad del invierno noruego. También tenemos un asistente de visión nocturna, que es de gran ayuda para avisarnos si hay un alce en la carretera o en las orillas de la misma. Además, es increíblemente cómodo poder hacer tantas cosas a través de la App. Podemos programar la preclimatización del coche desde casa. El Audi e-tron no es solo un coche, sino un coche que ofrece servicios. Resuelve retos de nuestra vida cotidiana”, asegura Lunde. La suspensión neumática, que se puede subir y bajar, es también una de las soluciones técnicas que hacen que el Audi e-tron sea idóneo como coche de invierno en Noruega.



Mayor autonomía

Cuando recibieron su coche, la autonomía homologada según el ciclo WLTP era de 417 km. En otoño de 2021 se aumentó a 436 km con una actualización del software del coche. “Por nuestra parte, la autonomía siempre ha sido suficiente, incluso en invierno. Tenemos una opción de carga tanto en casa como en la cabaña y podemos empezar cada mañana con el ‘depósito lleno’. Normalmente, sólo cargamos hasta el 80 por ciento, suficiente para llevar una vida cotidiana sin preocupaciones por la autonomía”, señala Lunde.

Además, la climatización del coche antes de la salida ofrece grandes ventajas durante el invierno noruego: “Es estupendo poder iniciar la marcha en un coche con la temperatura idónea en el habitáculo y sin hielo. Con un bebé a bordo es mucho más fácil no tener que subir al coche abrigado”, añade Lunde.

Gestión térmica inteligente

La razón de que no haya problemas en el día a día se debe también al sistema inteligente de gestión térmica de Audi: “El Audi e-tron dispone de cuatro circuitos térmicos. Una bomba de calor extrae la energía sobrante tanto de los componentes de propulsión como del entorno, de modo que tanto el habitáculo como la batería se calientan de forma eficiente. Es hasta tres veces más eficiente que el uso de un sistema de calefacción tradicional con resistencias eléctricas”, explica Pierre Woltmann, responsable del desarrollo del sistema de gestión térmica de la batería de alto voltaje del Audi e-tron. También subraya la importancia de utilizar el sistema de preconditionamiento, como hace la familia Lunde: “Cuando el coche se preconditiona mientras está conectado al Wallbox, se puede conseguir una importante ganancia de autonomía, especialmente en trayectos que no sean largos. Si se realizan viajes cortos con el coche frío, se utilizará una parte relativamente mayor de la energía para la calefacción, en comparación con la que se utiliza para la propulsión”, añade Woltmann. En los países nórdicos, el Audi e-tron equipa de serie un sistema que ofrece una mayor capacidad para calentar la batería; en otros países europeos se puede solicitar esta opción, que forma parte del paquete de invierno.

Consejos para una utilización inteligente del sistema de calefacción

La familia Lunde recurre a varios consejos prácticos que contribuyen al confort y al control durante el invierno noruego. “Si no hemos tenido tiempo de activar el sistema de preconditionamiento del vehículo, utilizamos la calefacción del volante y calentamos los asientos para obtener el máximo confort desde el principio. Y en los recorridos más cortos esto es suficiente”, explica Lunde. “Esto es un método inteligente para ahorrar autonomía en los viajes cortos, pues se necesita mucha menos energía para calentar las superficies de contacto del coche en el asiento y el volante que para calentar todo el habitáculo”, confirma Woltmann.

Beneficios térmicos también para la carga rápida

La familia Lunde utiliza la carga rápida en pocas ocasiones, ya que tienen un buen acceso a la carga en casa. Pero en los viajes más largos tienen que cargar ocasionalmente por el camino, por ejemplo en los viajes de vacaciones, lo que les hace apreciar el rendimiento y la estabilidad del sistema de carga rápida del e-tron. “La potencia de carga máxima de 150 kW hace que las

paradas para recargar sean cortas. Pero quizás lo más importante es que durante gran parte del proceso se dispone de una alta potencia de recarga”, prosigue Lunde. “Incluso con la carga rápida (DC), el Audi e-tron utiliza el sistema de gestión térmica inteligente de la batería. Esto significa que la elevada potencia de carga puede utilizarse durante un periodo de tiempo más largo que sin esta posibilidad de regulación térmica”, añade Woltmann.

No hay vuelta atrás

“El aprendizaje más importante de nuestra transición a un coche eléctrico es lo fácil que resulta su utilización en la vida cotidiana. Conectar el cable de carga cuando aparcamos por la noche y utilizar la aplicación ‘myAudi’ para fijar las horas de salida son cosas que simplemente hacemos y en las que ya no pensamos”, comenta Lunde. Además, aprecian la experiencia tecnológica que les ofrece el Audi e-tron: “Cuando llegó al mercado, descubrimos que Audi había fabricado un coche moderno e inteligente”, añade. Desde la primavera de 2019, han recorrido hasta ahora más de 30.000 kilómetros con su e-tron 55 quattro. “El Audi e-tron nos ha convencido realmente de que los coches eléctricos funcionan, incluso durante un invierno tan extremo como el noruego. Este es el futuro y nunca volveremos a elegir otro coche que no totalmente eléctrico”, concluye Lunde.

–Fin–

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.com>

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium. Con sus marcas Audi, Ducati, Lamborghini y, desde el 1 de enero de 2022, Bentley, constituye el grupo de marcas premium dentro del Grupo Volkswagen. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y, junto a sus socios, produce automóviles y motocicletas en 21 plantas distribuidas en 13 países.

En 2021, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,681 millones de automóviles de la marca Audi, así como 8.405 deportivos de la marca Lamborghini y 59.447 motocicletas de la marca Ducati. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 85.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales alrededor de 60.000, en Alemania. Con sus nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios atractivos, el grupo de marcas premium se está convirtiendo en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.

Consumo de los modelos mencionados:

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión

Audi e-tron

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 24,4 – 26,4

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 0