

## Audi: pronto il prototipo elettrico per Dakar 2022



È da meno di un anno che **Audi** ha deciso di dedicarsi al progetto **Dakar**, eppure la casa dei Quattro Anelli ha iniziato i long test di RS Q e-tron, il prototipo elettrico con range extender che a gennaio 2022 prenderà parte al rally.

Il costruttore tedesco è il primo in assoluto a partecipare alla Dakar con un powertrain alternativo (per quanto riguarda le altre competizioni il brand con l'elettrico in versione ibrida ha già vinto la 24 Ore Le Mans) fronteggiando diverse sfide legate a questa alimentazione.

### Audi per la Dakar: le caratteristiche tecniche

Non essendo possibile ricaricare la batteria ad alto voltaggio nel deserto, Audi ha optato per una soluzione on board: l'accumulatore, del peso di 370 kg e con capacità di 50 kWh, viene rifornito durante la marcia dall'azione **range extender**. Quest'ultima è affidata al quattro cilindri TFSI - turbo a iniezione diretta della benzina.

Audi RS Q e-tron è dotata di **tre powertrain** derivati dalla monoposto Audi e-tron FE07 di Formula E: due MGU (Motor Generator Unit), una in corrispondenza di ciascun assale, si occupano della trazione, mentre una terza unità agisce quale generatore per contribuire alla **ricarica della batteria ad alto voltaggio**, specie in frenata. Le MGU sono state adattate alle peculiarità della marcia nel deserto, dove condizioni ambientali e sollecitazioni sono radicalmente differenti rispetto ai circuiti cittadini. Audi RS Q e-tron può contare su di una potenza massima di sistema di 680 CV, anche se non è stato ancora definito a livello regolamentare quanti cavalli potranno essere effettivamente sfruttati durante la Dakar.

La propulsione elettrica garantisce molteplici vantaggi, a partire dalla **rapidità d'erogazione** delle MGU che rende estremamente precisa ed efficiente la trazione integrale quattro elettrica. Il prototipo dei quattro anelli, dotato di **trasmissione monomarcia**, beneficia di una sensibile semplificazione meccanica rispetto ai competitor con motori tradizionali, rinunciando al classico albero di trasmissione e al differenziale centrale a vantaggio della riduzione delle masse e della possibilità di variare in pochi centesimi di secondo la strategia di ripartizione della spinta tra avantreno e retrotreno.

[Home](#) | [Privacy Policy](#) | [Il widget di Trasporti-Italia](#)