

Verona, 12 dicembre 2008

## **La Audi R8 V10: prestazioni mozzafiato**

- **Nuovo motore 10 cilindri da 5,2 litri e 525 CV**
- **Da 0 a 100 km/h in 3,9 secondi, velocità massima 316 km/h**
- **La supersportiva dal design inconfondibile**

**La Audi fa un ulteriore passo avanti con la nuova versione del suo modello di punta. Con la Audi R8 il Marchio si è aggiudicato, sin dall'inizio, il primo posto nel segmento delle vetture sportive; ora, con la R8 V10, continua la via dell'eccellenza. Questo 10 cilindri da 5,2 litri eroga 525 CV (386 kW) di potenza e una coppia di 530 Nm, valori che consentono prestazioni davvero mozzafiato. Grazie alle soluzioni tecnologiche di livello superiore, tipiche di casa Audi, come la trazione integrale quattro, la carrozzeria leggera in alluminio, gli innovativi proiettori interamente realizzati con tecnologia a LED e il design caratteristico, la Audi R8 5.2 FSI quattro supera di gran lunga la concorrenza.**

Nella R8 V10, infatti, si racchiude tutto il know-how accumulato con la lunga serie di vittorie della Audi alla 24 Ore di Le Mans. Il motore aspirato è caratterizzato da tecnologie tipiche di un motore da gara, come il sistema di lubrificazione a carter secco e l'iniezione diretta di benzina FSI. La disposizione a 10 cilindri è la sintesi perfetta tra performance uniche, eccezionale potenza e peso ridotto. Dal 2009 il motore potrà dar prova di tutto il suo potenziale anche sulle piste dei circuiti mondiali con la nuova Audi R8, vettura da corsa che la Audi sta sviluppando in conformità con il regolamento GT3.

Nei modelli di serie, il motore V10 si presenta praticamente con la stessa struttura del motore progettato per la versione da corsa. Con una cilindrata di 5.204 cm<sup>3</sup>, a 6.500 giri sviluppa una coppia di 530 Nm raggiungendo il massimo delle prestazioni a 8.000 giri, con una potenza pari a 525 CV. L'erogazione di potenza specifica è di 100,9 CV a litro. Ogni CV deve spostare solo 3,09 kg di peso: la Audi R8 V10 infatti, nella versione con cambio manuale a sei rapporti, pesa solo 1.620 kg. Il motore in sé pesa 258 kg: appena 31 kg in più rispetto al motore V8.

La Audi R8 5.2 FSI quattro scatta da 0 a 100 in 3,9 secondi e nella versione con cambio sequenziale R tronic raggiunge i 200 km/h in appena 8,1 secondi. E da qui, di certo, il suo slancio non accenna a diminuire, in quanto raggiunge la velocità massima di 316 km/h.

Potenza eccezionale, spontaneità, forte presenza sulla strada e rombo del motore concorrono a rendere un'esperienza unica potersi sedere al volante di questa supercar, dotata di motore V10 dal rombo fragoroso che, al crescendo della coppia, dà corpo a un suono intenso e vibrante, fino agli 8.700 giri.

Il motore 5.2 a iniezione diretta è costruito secondo il principio FSI, sviluppato dalla Audi. L'impianto Common Rail inietta il carburante nella camera di combustione con una pressione fino a 120 bar. L'iniezione diretta diminuisce la sensibilità al battito e, grazie all'evaporazione del carburante, assicura il livello ottimale di raffreddamento interno, permettendo una compressione elevata di 12,5:1. Questo, a sua volta, contribuisce a ottenere ottime prestazioni e un'elevata efficienza dei consumi: la Audi R8 V10 con cambio R tronic presenta infatti un consumo medio di 13,7 litri ogni 100 km.

### **Massimo dinamismo garantito: baricentro ribassato del motore**

Una delle soluzioni tecnologiche più all'avanguardia utilizzate in questo 10 cilindri a corsa lunga è il sistema di lubrificazione a carter secco che consente di montare il motore in posizione ribassata. Anche l'angolo tra le bancate di 90° contribuisce d'altra parte all'abbassamento del baricentro della vettura. Con un processo molto complesso, il basamento viene ricavato da una fusione in lega di alluminio a elevata resistenza. Le bielle sono in acciaio fucinato, i pistoni in alluminio.

I quattro alberi a camme vengono trascinati da meccanismi a catena e possono essere regolati singolarmente di 42°, il che permette un ampio campo di fasatura delle valvole. Questa caratteristica, unitamente ai canali diritti del collettore di aspirazione dal flusso ottimizzato, contribuisce a migliorare le performance nell'intera gamma di regimi del motore.

La Audi R8 5.2 FSI quattro si affida, quanto a trasmissione, a un cambio a sei rapporti. Nella vettura è montato, di serie, un cambio manuale preciso e morbido, ma a richiesta è disponibile un cambio sequenziale R tronic. L'innesto marce high tech trasmette la sensazione di guidare una vettura da corsa, grazie ai comandi al volante e a tempi di innesto brevi che, solo in casi estremi, raggiungono al massimo il decimo di secondo. La Audi R8 V10 scatta in partenza, grazie al programma "Launch Control" con il controllo elettronico antislittamento degli pneumatici, selezionabile tramite un pulsante.

Un fiore all'occhiello della Audi R8 V10, rispetto alla concorrenza, è la trazione integrale permanente quattro, tecnologia di livello superiore per una supersportiva. Quattro ruote motrici hanno più presa che due, e permettono al guidatore di accelerare in anticipo in uscita da una curva. Non solo la trazione, ma anche la dinamica trasversale e la stabilità risultano migliori grazie alla trazione integrale.

### **Dal 44 a 56% – la distribuzione ideale del carico sugli assi**

L'assetto della Audi R8 non offre solo prestazioni dinamiche elevatissime, ma anche un eccezionale comfort di guida su lunghi tratti. La supersportiva di casa Audi risponde a ogni sterzata con grande spontaneità, raggiunge un'accelerazione trasversale estrema di 1,2 g ed è in grado di dominare sempre la strada, grazie alla sua sicurezza di guida unica. La progettazione del motore in posizione centrale assicura una distribuzione ottimale del peso sugli assi che varia dal 44 al 56 %.

Le sospensioni, con bracci trasversali doppi in alluminio per la parte anteriore e posteriore - un classico nel campo del motorsport - sono ottimizzate per ottenere un comportamento in sterzata neutro. La predisposizione delle sospensioni è decisamente orientata al top delle prestazioni, in modo ancor più accentuato rispetto al modello R8 a otto cilindri. I cerchi da 19" con sistema di controllo della pressione degli pneumatici sono di serie mentre i cerchi con design a Y a 10 razze sono stati appositamente realizzati per la Audi R8 V10. Gli pneumatici anteriori sono da 235/35, quelli posteriori da 295/30.

La vettura è dotata di serie di un sistema di ammortizzazione di ultimissima generazione, l'"Audi magnetic ride". Il sistema è in grado di adattare, nel giro di pochi millisecondi, le caratteristiche dell'assetto della vettura in funzione del fondo stradale e dello stile di guida. Si basa sulla presenza di una moltitudine di particelle magnetiche immerse nell'olio delle sospensioni che, all'applicazione di una tensione, si spostano in modo da rallentare il flusso di olio nelle valvole.

La decelerazione è affidata a un potentissimo impianto frenante: otto pistoncini anteriori e quattro pistoncini posteriori si applicano a dischi ventilati e perforati per assicurare una perfetta dissipazione del calore. I dischi freno dell'asse anteriore presentano un diametro di 380 mm, mentre quelli posteriori di 356 mm.

A richiesta, la Audi R8 5.2 FSI quattro può essere dotata di un sistema frenante carboceramico, con dischi in materiale composito costituito da fibra di carbonio a elevata resistenza e carburo di silicio antiabrasivo. Il loro peso è particolarmente ridotto: pesano infatti nove chili in meno rispetto ai dischi dello stesso formato in acciaio. I dischi in ceramica sono in grado di sopportare facilmente un carico maggiore, come quello derivante dall'utilizzo in gara, sono resistenti alla corrosione e hanno una durata utile di circa 300.000 km. Le pinze sono verniciate in grigio antracite e sfoggiano il logo "Audi ceramic".

### **Tipicamente Audi: linee aggressive e tetto elegantemente curvato**

La Audi R8 5.2 FSI quattro si impone sulla strada; le ampie dimensioni della carrozzeria e i grandi passaruota sottolineano il suo potenziale. I segni tipici della Audi, come l'assoluta precisione dei tratti e le linee sinuose ed eleganti del tetto, sono inconfondibili. Dalla penna dei designer ha preso forma una linea che unisce visivamente la parte anteriore, i passaruota, i fianchi e la parte posteriore; la "cabina", posizionata in avanti, sottolinea visivamente la progettazione del motore in posizione centrale.

Anche le bocchette per l'aria verticali posizionate sui fianchi, denominate side blade, sottolineano ulteriormente la posizione del motore. Nel side blade di destra è presente il tappo del serbatoio in alluminio massiccio.

Il design della Audi R8 ha riscosso grande successo presso gli addetti del settore, come attesta ad esempio la doppia vittoria al "World Car of the Year Awards 2008". Nel modello a 10 cilindri, lo stile della vettura si è ulteriormente perfezionato. Sia le prese d'aria anteriori, che alimentano il radiatore, sia i profili delle grembialature anteriori, sono verniciati in nero lucido. Si è passati da tre a due nervature; inoltre la calandra single-frame è caratterizzata da una rifinitura cromata di forte impatto.

Un importante highlight della Audi R8 V10 è costituito dai proiettori di serie interamente realizzati in tecnologia a LED: la Audi è il primo costruttore al mondo a utilizzare la tecnologia LED per anabbaglianti, abbaglianti, luci di marcia diurna e indicatori di direzione. Ogni proiettore è composto da 54 fonti di luce high tech. Con una temperatura del colore di 6.000 gradi Kelvin, la luce LED è molto simile alla luce diurna e ha il vantaggio di affaticare molto meno gli occhi durante la guida notturna. Ulteriori vantaggi delle luci LED sono l'eccellente illuminazione, il basso consumo energetico e una durata utile praticamente illimitata.

Anche sul fronte della carrozzeria la Audi R8 V10 ha dato largo spazio ad alcuni dettagli davvero speciali. I side blade, più spostati ai lati, risultano quindi più accentuati rispetto alla versione da otto cilindri. I listelli sottoporta hanno una linea più marcata e sono più ampi, le griglie di aerazione del lunotto sono in look Alluminio opaco. Dall'ampio lunotto, si può ammirare in tutta la sua perfezione tecnologica il motore dieci cilindri.

La tenuta di strada della supersportiva di casa Audi è eccezionale, grazie a uno spoiler posteriore, che si attiva automaticamente una volta raggiunti i 100 km/h, e grazie al sottoscocca interamente rivestito, che termina con un ampio diffusore orientato verso l'alto. Il nero lucido è il colore predominante della parte posteriore; anche le luci posteriori con tecnologia a LED sono realizzate in colore scuro. Le bocchette per l'aria posteriori sono caratterizzate da due nervature e completano la vettura due grandi terminali di scarico ovali.

### **La Audi fissa nuovi standard quanto a peso della carrozzeria e rigidità**

La carrozzeria di una vettura sportiva deve essere particolarmente leggera e rigida allo stesso tempo: la Audi soddisfa questi requisiti grazie alla tecnologia Audi Space Frame (ASF) con la costruzione in alluminio. La carrozzeria grezza della Audi R8 V10, che include un telaio del motore in magnesio ultraleggero, pesa solo 210 kg e la qualità del suo design leggero, ossia la relazione tra peso e rigidità di torsione, è la migliore nel segmento delle vetture sportive.

Il corpo è costituito da profilati estrusi, lamiere d'alluminio e nodi di fusione dalla lavorazione estremamente complessa, il tutto fissato insieme da 99 metri di cordoni di saldatura, 782 rivetti e 308 viti speciali.

Gli interni della Audi R8 V10 rimandano al mondo delle gare, rivisitato all'insegna del lusso. L'elemento caratteristico è il monoposto: un ampio arco che comprende volante e cockpit. La lavorazione è di elevata qualità, un must per la Audi. Le superfici del cruscotto e la parte interna delle porte sono elegantemente foderate e impreziosite da cuciture decorative. La Audi, con la quattro GmbH, propone numerose soluzioni per personalizzare la propria vettura: diversi colori per la pelle, un pacchetto interni con elementi in look Carbonio e lacca nera oppure un set di valigie su misura.

L'abitacolo spazioso non fa che sottolineare la grande idoneità all'uso quotidiano della Audi R8 V10, caratteristica resa possibile dall'ampio passo di 2,65 metri. Indipendentemente dalla loro

altezza e robustezza, sia il guidatore che il passeggero troveranno sempre la posizione di seduta perfetta. Anche la visuale è sorprendente: i montanti anteriori particolarmente snelli ottimizzano il campo visivo anteriore e in obliquo. Un altro elemento che assicura un utilizzo quotidiano all'insegna del comfort e della praticità è sicuramente il vano bagagli: sotto il cofano anteriore si nascondono 100 litri di spazio disponibile e altri 90 litri si trovano sotto i sedili. È possibile trasportare anche due sacche da golf.

Le eccellenti prestazioni della Audi R8 5.2 FSI quattro si combinano con un'ampia offerta di equipaggiamenti di serie. Tra gli highlight rientrano i rivestimenti dei sedili riscaldabili in nappa fine, il sistema di informazione per il guidatore, il sistema di navigazione plus, l'impianto audio Bang & Olufsen, il climatizzatore automatico e l'impianto antifurto. La plancia strumenti e il pomello della leva del cambio presentano anelli rossi; i pedali, i poggiatesta e i bilancieri del cambio R tronic sono in look Alluminio.

Tra gli optional ci sono altre funzioni particolarmente interessanti, come ad esempio il sistema Audi parking system advanced, con telecamera di retromarcia integrata, o le numerose ed esclusive soluzioni per personalizzare la propria vettura offerte dalla Audi. I numerosi pacchetti per interni in pelle sottolineano l'eleganza della vettura, mentre i sedili a guscio fanno immergere nell'atmosfera del motorsport.

La Audi R8 5.2 FSI quattro sarà disponibile a partire dal secondo trimestre 2009.