

PR/Comunicazioni Audi Svizzera

Harry H. Meier
Telefono: +41 (0)56 463 93 61
Telefax: +41 (0)56 463 95 05
e-mail: harry.meier@amag.ch

AMAG Automobil- und Motoren AG
Aarauerstrasse 20
CH-5116 Schinznach-Bad
www.audi.ch

25 febbraio 2010

A Ginevra Audi presenta la RS 5

- Coupé con motore V8 ad alto regime di rotazione di 450 CV (331 kW)
- Anche per la RS 5 l'efficienza è di serie – consumo 10,8 al 100
- Differenziale centrale di nuovo sviluppo per la trazione integrale quattro

Una forza poderosa per una coupé di classica eleganza: sullo stand Audi al Salone dell'automobile di Ginevra fa il suo debutto la RS 5. Il suo V8 di 4,2 litri ad elevato regime di rotazione che sviluppa 450 CV (331 kW) garantisce prestazioni eccezionali, pur rimanendo eccezionalmente economico nei consumi. Il cambio a sette rapporti S tronic e un differenziale centrale di nuovo sviluppo per il sistema di trazione quattro trasmettono la potenza a tutte le quattro ruote.

Versioni speciali RS, sviluppate dalla filiale quattro GmbH, rappresentano la punta di lancia dinamica nel programma di modelli Audi. La RS 5 che viene presentata in prima mondiale a Ginevra continua una tradizione iniziata già oltre 15 anni fa con la RS 2 Avant, realizzando il concetto della superiorità dinamica nella classe media.

Il V8 aspirato ad alto regime di rotazione, con una cilindrata di 4'163 cc., è stretto parente del V10 che monta la vettura biposto sportiva di elevate prestazioni R8. Come quasi tutti i motori a benzina di Audi utilizza l'iniezione diretta di carburante con la sigla FSI, una tecnologia che ha valso ad Audi ben quattro vittorie nella più classica e celebre competizione su strada, la 24 Ore di Le Mans, con la R8 da corsa. Opera con un sistema di alimentazione Common Rail, che raggiunge una pressione di fino a 120 bar.

Impegnativi interventi di dettaglio nel doppio impianto di aspirazione e di scarico fanno respirare questo motore a corsa lunga in modo molto libero, mentre la



opportuna composizione della miscela è assicurata da quattro assi a camme a fasatura variabile e da farfalle „Tumble“ nei condotti di alimentazione. Il 4.2 FSI fornisce accelerazioni imponenti e si sente a suo agio anche a elevati regimi di rotazione, quasi come un motore da corsa. Eroga la sua potenza massima di 450 CV (331 kW) a 8'250 giri/min., mentre la coppia di 430 Nm, rilevante per un benzina, è disponibile tra 4'000 e 6'000 giri.

La forza poderosa, la reazione spontanea, la facilità di salire di regime, il rombo sonoro –una vera musica- fanno di questo V8, che Audi assembla manualmente, un motore assolutamente eccezionale, un concentrato di potenza ed emozioni. Il 4.2 FSI catapultava la coupé che pesa 1'725 chilogrammi in appena 4,6 secondi da 0 a 100 km/h, e l'accelerazione continua fino alla velocità massima limitata elettronicamente di 250 km/h. A richiesta, Audi fornisce tuttavia una regolazione con il limitatore che entra in funzione solo a 280 km/h.

Notevole efficienza: solo 10,8 litri di carburante per 100 km

L'efficienza è di serie per ogni Audi, e ciò vale anche per la RS 5. In media al suo vigoroso otto cilindri bastano 10,8 litri di carburante per 100 km, consumando quindi parecchio meno delle sue principali antagoniste. Questo valore di eccellenza è dovuto anche alle tecnologie del sistema modulare di efficienza di Audi. Sia il motore che l'intero apparato di trasmissione sono ottimizzati per ridurre al minimo le frizioni, la pompa dell'olio lavora in funzione delle esigenze e un efficace sistema recupera e valorizza l'energia cinetica nelle fasi di decelerazione e di frenata.

Il cambio di serie S tronic a sette rapporti, ben rapportato e con l'ultimo rapporto a demoltiplicazione lunga, dà anche lui il suo contributo per l'efficienza della RS 5. E' costituito da due frizioni e da due cambi parziali, ambedue attivi in permanenza, ma sempre con uno solo in collegamento diretto con il motore. Passando da una frizione all'altra il cambio di rapporto è rapidissimo e tanto confortevole da passare quasi inavvertito.

Il cambio S tronic è stato oggetto di rinforzi speciali per sopportare la potenza del V8 ad alto regime di rotazione. Il conducente può lasciarlo funzionare in modo



totalmente autonomo, oppure intervenire selezionando direttamente i rapporti con la leva di nuovo disegno o con le alette al volante. E' di serie anche il sistema Audi drive select, che adeguandosi alle preferenze del conducente o alle condizioni di strada e circolazione permette di scegliere tra le modalità auto, comfort e dynamic. Con il programma „Launch Control“ il cambio S tronic a sette rapporti assicura la più perfetta accelerazione con partenza da fermo, sia sfruttando la massima potenza che minimizzando la perdita di trazione delle ruote.

Nuova tecnologia quattro: il differenziale con ruota a corona

Come ogni modello RS anche la RS 5 trasmette la sua potenza alle ruote con la trazione integrale permanente quattro. Per il differenziale centrale, che ripartisce la forza tra l'assale anteriore e quello posteriore, Audi dimostra il suo ruolo di avanguardia in materia di trazione integrale e presenta una nuova fase di sviluppo, il cosiddetto differenziale con ruota a corona (Kronenrad-Differenzial).

E' una costruzione compatta e leggera, con un elevato grado di efficienza. Grazie ai suoi pacchetti di lamelle può variare in modo molto ampio la ripartizione della coppia tra i due assali, a seconda della situazione inviandone fino al 70 per cento alle ruote anteriori, oppure fino all'85 per cento a quelle posteriori. La taratura di base è 40:60, privilegiando quindi il retrotreno e favorendo volutamente un comportamento stradale sportivo.

Il nuovo differenziale funziona con una sorveglianza elettronica continua della coppia interessante ognuna delle quattro ruote. Se, adottando un modo di guidare molto dinamico, una delle ruote interne alla curva risulta in sottocarico, il sistema la frena prima ancora che si manifesti la sua tendenza a perdere aderenza e quindi a girare a vuoto. Risultati, la trazione viene massimizzata e viene creata una tendenza all'imbardata che migliora la traiettoria di percorrenza della curva e la sicurezza

Quale perfetto complemento della nuova trasmissione integrale quattro Audi monta a richiesta un differenziale sportivo per l'assale posteriore. Ripartisce in modo attivo la forza anche tra le due ruote posteriori, aumentando ancora la stabilità e le



capacità di trazione in condizioni limite. A gestione elettronica, sulla RS 5 questo differenziale sportivo ha una taratura espressamente dinamica.

Il telaio della RS 5, per quanto concerne molle, ammortizzatori, elastocinematica e stabilizzatori ha una regolazione sportiva rigida e abbassa sulla strada la carrozzeria di 20 millimetri rispetto alla Audi A5. Sono di serie ruote di 19 pollici in un esclusivo design a cinque raggi, che montano pneumatici della dimensione 265/35. A richiesta si può ottenere la RS 5 con ruote di 20 pollici e pneumatici della dimensione 275/30. Per la circolazione invernale sono disponibili ruote delle stesse dimensioni, le 19 pollici permettono anche di montare le catene.

L'impianto frenante fa capo a dischi a ventilazione radiale di imponenti dimensioni, quelli delle ruote anteriori hanno un diametro di 365 millimetri. Per una ottimale evacuazione del calore sono forati e fissati con spinotti in alluminio. Le pinze, laccate in nero brillante e con impressa la sigla RS, sono anche quelle in alluminio, le anteriori con otto pistoncini. In opzione Audi offre per l'assale anteriore dischi in carboceramica con il diametro di 380 millimetri. Sono estremamente leggeri, resistenti e di lunga durata. Il programma di controllo della stabilità dinamica ESP possiede una modalità Sport e può anche venire del tutto disinserito.

Per ancora maggiore dinamismo: Audi drive select

Sulla RS 5 il servosterzo servotronic la cui assistenza varia in funzione della velocità, ha una taratura più diretta e rigida. E' di serie il sistema di controllo dinamico della guida Audi drive select, che permette di scegliere per il funzionamento dello sterzo, del cambio S tronic a sette rapporti, del differenziale sportivo, del motore e dell'impianto di scarico fra tre modalità - comfort, auto e dynamic -. Se la vettura dispone dell'impianto di navigazione MMI si aggiunge una quarta modalità, grazie alla quale il conducente può regolare la vettura secondo le sue personali preferenze.

Per quanto concerne il motore, Audi drive select interviene sulle due farfalle di alimentazione e su altre particolari nell'impianto di scarico. Quando queste ultime sono aperte il rombo diventa ancora più pieno e sonoro. Accanto al differenziale sportivo un altro elemento supplementare opzionale per Audi drive select è lo



sterzo dinamico. Varia la demoltiplicazione a seconda della velocità, da molto diretta nelle manovre di parcheggio a meno diretta ad alta velocità in autostrada. In condizioni limite in curva interviene inoltre automaticamente con leggeri impulsi controsterzanti.

Le consegne a clienti della Audi RS 5 cominceranno nel mese di maggio 2010. Il prezzo di base è previsto di circa 118'400 franchi.

Nel 2009, AUDI AG ha venduto complessivamente circa 950'000 automobili. Nel 2008, la società ha registrato un fatturato di 34,2 miliardi di euro e un risultato ante-imposte pari a 3,2 miliardi di euro. Audi possiede stabilimenti di produzione siti a Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungheria), Changchun (Cina) e Bruxelles (Belgio). A fine 2007, nello stabilimento indiano di Aurangabad è iniziata la produzione dell'Audi A6 e a inizio ottobre 2008 quella dell'Audi A4. L'impresa è presente in oltre cento mercati internazionali. Fra le società affiliate controllate al 100% da AUDI AG vi sono Automobili Lamborghini Holding S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italia) e quattro GmbH (Neckarsulm/Germania). A livello internazionale, Audi conta all'incirca 58'000 dipendenti, di cui 46'500 solo in Germania. Per continuare ad essere "all'avanguardia della tecnica", il marchio con i quattro anelli investe annualmente circa due miliardi di euro. Entro il 2015, la casa di Ingolstadt intende aumentare il numero dei propri modelli a 42. Nel 2009 Audi ha celebrato il proprio 100° compleanno. il 16 luglio 1909, in quel di Zwickau August Horch fondava infatti la sua società, denominata "Audi", traduzione in latino del suo cognome "Horch" ("ascolta"). AMAG Automobil- und Motoren AG è l'importatore generale del marchio Audi per la Svizzera e il Principato del Liechtenstein.

Immagini e informazioni sono disponibili al sito www.audipress.ch. Per un accesso limitato nel tempo si prega di utilizzare i seguenti dati: Nome utente: pressegast_02, Password: presse_6348