



**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

3 maggio 2010

**Audi R8 GT:  
Struttura estremamente leggera e prestazioni mozzafiato**

- **Versione al top della gamma R8 prodotta in serie limitata**
- **Peso ridotto di 100 kg, carrozzeria con pezzi in carbonio**
- **V10 FSI da 412 kW (560 CV), accelerazione 0 – 100 km/h in 3,6 secondi**

**Ancora più potente, leggera e veloce. Audi presenta una variante prodotta in serie limitata della sua supersportiva R8: la R8 GT. Il suo V10 da 5,2 litri è stato potenziato a 412 kW (560 CV), mentre il peso complessivo ridotto di 100 kg. La R8 GT brucia lo scatto da 0 a 100 in 3,6 secondi, con velocità di punta pari a 320 km/h. Disponibile da gennaio 2011, in Svizzera la R8 GT sarà in vendita a partire da 285'200 franchi.**

La supersportiva high-performance R8 è un'auto vincente, già da ferma al nastro di partenza. Questo vale sia per i modelli in serie, insigniti del "World Performance Car Award" nel 2008 (R8) e nel 2010 (R8 V10), sia per la vettura da competizione, la R8 LMS. Quest'ultima ha vinto nella sua prima stagione agonistica 23 gare e conquistato tre titoli mondiali. I geni della versione da competizione sono ora stati trapiantati in una variante omologata per l'uso stradale: la R8 GT. Prodotta in serie limitata a 333 esemplari, ogni singola R8 GT è



dotata di targhetta con numero di serie sulla consolle della leva del cambio.

### **Struttura conseguentemente leggera: 100 kg in meno**

Il parabrezza della R8 GT è realizzato in vetro molto fine, mentre il cristallo che separa l'abitacolo dal vano motore e la copertura del vano motore stesso sono in policarbonato estremamente leggero e robusto. Solo queste tre modifiche garantiscono una riduzione del peso pari a 9 kg. L'alettone posteriore fisso invece ulteriori 1,2 kg. Lo sportello di alluminio che copre il bagagliaio anteriore, la cui capienza è di 100 litri, ha permesso di risparmiare ulteriori 2,6 kg grazie all'utilizzo di una lamiera molto sottile e grazie a tagli supplementari.

Il lungo portellone posteriore è invece in materiale sintetico rinforzato con fibra di carbonio (CFK): altri 6,6 kg risparmiati, ai quali vanno aggiunti i 5,2 kg del paraurti posteriore e il chilo e mezzo dei *sideblade*, anch'essi dello stesso materiale. In virtù del suo peso esiguo e della sua estrema rigidità, la plastica rinforzata con fibra di carbonio è il materiale ideale per una vettura sportiva high-performance come questa, un materiale tra l'altro con il quale Audi vanta una lunga esperienza.

Anche per quanto riguarda le componenti tecniche montate sulla R8, gli ingegneri hanno dato il massimo per risparmiare anche un solo grammo. Nel servofreno hanno risparmiato 1 kg, con le basi d'alluminio dei dischi dei freni 4 kg e con la batteria ben 9,4 kg. La riduzione di peso resa possibile dal modulo per l'aspirazione dell'aria è



stata invece di 2,3 kg, 2,8 grazie all'isolamento del vano motore specifico.

Anche nell'abitacolo gli ingegneri hanno trovato elementi con enorme potenziale di miglioramento. Il nuovo leggerissimo tappeto ha fatto risparmiare 7,9 kg, mentre i sedili a guscio, i cui telai sono in plastica rinforzata con fibra di vetro (GFK), addirittura 31,5 kg. Oltre a ciò, non si è lesinato sulle soluzioni di dettaglio – numerose nell'abitacolo, esternamente e a livello tecnico – come ad esempio l'utilizzo di acciaio pregiato e ultraleggero per i terminali dell'impianto di scarico.

### **Design: ancora più estremo ed efficiente**

Il design dell'Audi R8 GT è l'espressione della potenza massima, oltre che il riflesso della bellezza di quella che è una scultura tecnica lunga 4,43 metri, larga 1,93 e alta appena 1,24. Esternamente, la R8 GT ha subito molteplici modifiche volte a rendere il look ancora più “aggressivo” e accattivante. Molte di queste hanno anch'esse permesso di ridurre il peso e di migliorare l'aerodinamica. Alle elevate velocità, la R8 GT sviluppa una deportanza ancora maggiore di quella del modello di serie, anche senza alcun incremento né del coefficiente di penetrazione ( $C_x = 0,36$ ), né della superficie frontale ( $1,99 \text{ m}^2$ ).

Le modifiche sono particolarmente evidenti nella parte posteriore, iniziando dall'alettone fisso in carbonio opaco. Le griglie di aerazione su entrambi i lati della copertura del vano motore sono state ridisegnate, proprio come il paraurti in fibra di carbonio, nel quale sono stati integrati sia i grandi terminali di scarico circolari, sia degli



intagli per far defluire l'aria dai passaruota. Il diffusore dalle generose dimensioni è in materiale composito di fibra di carbonio, mentre l'alloggiamento per la targa e le larghe lamelle sulla parte posteriore sfoggiano una colorazione grigio titanio opaco. I fari posteriori, con tecnologia al LED come nel modello di serie, sono su sfondo scuro e protetti da vetri trasparenti.

### **Potenza mozzafiato: il 5.2 FSI da 412 kW (560 CV)**

Il V10 potenziato e dotato di copertura della testata verniciata in rosso garantisce all'Audi R8 GT prestazioni mozzafiato. Lo sprint da 0 a 100 sono una formalità espletata in 3,6 secondi, mentre l'accelerazione fino 200 km/h un esercizio che dura solo 10,8 secondi. E guai a staccare il piede dall'acceleratore, la lancetta del contachilometri si ferma unicamente a 320 km/h.

Le modifiche apportate alla centralina del motore hanno incrementato la potenza del dieci cilindri di 5204 cm<sup>3</sup> di ben 26 kW, per un totale di 412 kW (560 CV). La linea della coppia fa registrare un massimo di 540 Nm a 6500 giri/min, 10 in più della versione di serie. Il V10 eroga inoltre una potenza specifica pari a 79,2 kW (107,6 CV) per ogni litro di cilindrata. Il rapporto peso-prestazioni è di 3,70 kg ogni kW, overosia 2,72 kg ogni cavallo motore. Il regime di rotazione massimo è invece di 8700 giri/min.

In media, il motore aspirato consuma 13,7 litri di carburante al 100. Un'efficienza elevata se si considera l'enorme potenza sviluppata dal propulsore. L'iniezione diretta di benzina FSI immette il carburante



nelle camere di combustione con una pressione pari a 120 bar. Con i suoi movimenti vorticosi, la miscela raffredda le pareti interne di cilindri permettendo un rapporto di compressione di 12,5:1. Il collettore di aspirazione e la variazione continua degli alberi a camme azionati dalla catena di distribuzione provvedono all'ottimale riempimento delle camere di combustione. Le valvole nelle luci di ammissione contribuiscono all'ottimale formazione della miscela facendo sì che l'aria in entrata crei dei movimenti cilindrici.

### **Trasmissione della forza: trazione senza compromessi**

Sulla R8 GT, i passaggi da un rapporto all'altro avvengono tramite il cambio sequenziale R tronic. L'unità elettroidraulica che gestisce la frizione e la scatola del cambio ricevono i comandi elettricamente. Essa garantisce cambi marcia di gran lunga più rapidi di quelli che riuscirebbe ad effettuare anche il più esperto pilota: il tutto in decimi di secondo e anche a carico massimo e a regimi elevati.

La trazione integrale permanente *quattro* è la tecnologia ideale per una vettura sportiva dalle elevate prestazioni. In condizioni di guida normali, il giunto viscoso sul differenziale dell'avantreno ripartisce la forza motrice del V10 fra avantreno e retrotreno con un rapporto del 15 e 85%. Una ripartizione che si sposa alla perfezione con la distribuzione delle masse dell'Audi R8 GT, per il 43% sull'asse anteriore, e il restante 57% su quello posteriore. All'occorrenza e in un lasso di pochi millisecondi, il giunto modifica la ripartizione della coppia motrice scaricando sull'avantreno fino al 30% della motricità. Sul retrotreno, il differenziale autobloccante migliora ulteriormente



la trazione: in caso di treno raggiunge un effetto del 25%, in caso di spinta del 40%.

Nel 2009, il Gruppo AUDI ha venduto complessivamente circa 950'000 automobili del marchio Audi. La società ha registrato un fatturato di 29,8 miliardi di euro e un risultato operativo pari a 1,6 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 CDK (Completely Knocked Down) 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 AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. (Győr/Ungheria), 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 45'400 solo in Germania. Per continuare a essere "all'avanguardia della tecnica", per il biennio 2010-2012 il marchio con i quattro anelli investirà complessivamente 5,5 miliardi di euro, prevalentemente per la produzione di nuovi prodotti. Entro il 2015, la casa di Ingolstadt intende infatti aumentare il numero dei propri modelli a 42.

Da svariati anni, Audi si impegna a vari livelli in ambito sociale per garantire alle future generazioni un futuro vivibile. Tutela ambientale, riguardo nei confronti delle risorse, competitività internazionale e una politica del personale orientata al futuro costituiscono le basi dell'impegno sociale volto ad assicurare il successo commerciale di Audi. L'impegno politico-ambientale di AUDI AG si manifesta – fra l'altro – anche nella neocostituita Fondazione per l'ambiente Audi.

AMAG Automobil- und Motoren AG è l'importatore generale del marchio Audi per la Svizzera e il Principato del Liechtenstein.

**Fotografie e ulteriori informazioni sono disponibili al sito [www.audipress.ch/it](http://www.audipress.ch/it).**

**Per un accesso temporalmente limitato, si prega di utilizzare i seguenti dati:**

**“pressegast\_05” (nome utente) e “presse\_3094” (password).**