



Dicembre 2009

La nuova Audi A8

In breve	pag. 2
Sintesi	pag. 5
Il design	pag. 7
La carrozzeria	pag. 10
L'abitacolo	pag. 11
I motori	pag. 15
La trasmissione	pag. 17
Il telaio	pag. 18
La sicurezza	pag. 21
I sistemi di assistenza	pag. 22
I sistemi di infotainment	pag. 25
L'equipaggiamento	pag. 27

Con riserva di modifiche salvo errori e omissioni.

In breve

La nuova Audi A8 La berlina più sportiva nel segmento di lusso

Affascinante sportività, tecnologia innovativa e comfort eccezionale: la Audi lancia la A8 della prossima generazione. La nuova ammiraglia dimostra l'avanguardia della tecnica che contraddistingue il Marchio con la sua leggera carrozzeria in alluminio, i motori potenti e altamente efficienti, il sistema di comando MMI ulteriormente perfezionato, i nuovi sistemi di assistenza, i fari completamente in tecnologia LED e un abitacolo elegante, che raggiunge livelli di accuratezza tipici della lavorazione artigianale.

A tutte queste tecnologie la nuova Audi A8 abbina una perfetta sintesi di dinamicità, perfezione nel design e nella lavorazione e nuovi standard di efficienza. La A8 3.0 TDI con trazione anteriore, che verrà presentata in un secondo momento, rilascia solo 159 grammi di CO₂ al chilometro e, accontentandosi di appena 6,0 litri di carburante ogni 100 km, ottiene consumi da record nel segmento di lusso.

“La nuova Audi A8 è la berlina più sportiva del proprio segmento”, dichiara Rupert Stadler, Presidente del Consiglio di Amministrazione della AUDI AG. “Oltre a combinare numerose funzioni in un modo nuovo e intelligente, vanta un linguaggio formale e una qualità degli interni senza pari”.

La nuova berlina di lusso, che sarà disponibile nelle concessionarie dai primi mesi del 2010, è un capolavoro della tecnica. La sua carrozzeria elegante e possente, realizzata secondo i principi dell'Audi Space Frame (ASF) in alluminio, pesa circa il 40% in meno di una equivalente carrozzeria in acciaio. Gli interni affascinano per una nuova linea essenziale e una lavorazione indiscutibilmente di alta qualità ricca di attenzione anche ai minimi particolari. A bordo il comfort è di prima classe. Lo sottolineano, tra l'altro, le nuove suggestive luci ambiente e gli eleganti sedili posteriori regolabili elettricamente.

La Audi A8 coniuga sistemi di assistenza particolarmente intelligenti con un'eseplare facilità di comando. La sua "multi media interface" (MMI) introduce un'innovazione pionieristica: un touchpad abbinato al sistema di navigazione opzionale. Tramite l'MMI il conducente può comandare intuitivamente numerose funzioni, come inserire la destinazione scrivendo a mano le lettere sul pad.

Il sistema di navigazione MMI plus è collegato in modo del tutto nuovo ai sistemi di assistenza e sicurezza ulteriormente perfezionati. Legge anticipatamente l'andamento del percorso e mette i dati a disposizione delle centraline per il cambio automatico, i fari e l'ACC Stop & Go. Questi dispositivi sempre più raffinati sono in grado di identificare situazioni potenzialmente pericolose e di assistere il conducente con misure preventive. Fra le nuove tecnologie debuttano un sistema di assistenza alla guida notturna che evidenzia i pedoni rilevati, il sistema di sicurezza "Audi pre sense" e, nel corso del 2010, un indicatore del limite di velocità.

Un'altra raffinatissima soluzione della nuova A8 è rappresentata dai proiettori completamente in tecnologia LED, che svolgono tutte le funzioni di illuminazione con diodi luminosi e conferiscono alla berlina di lusso un volto inconfondibile, di giorno e, soprattutto, nell'oscurità. La loro ottica rivoluzionaria segna l'addio ai moduli luce in forma tubolare attualmente in uso: i fari completamente in tecnologia LED aprono un nuovo capitolo dell'illuminotecnica.

La nuova A8 verrà lanciata con due motori, un 4.2 FSI da 372 CV e un 4.2 TDI, da 350 CV. Poco dopo seguirà un 3.0 TDI da 250 CV. Tutti i motori sono stati migliorati in termini di potenza e coppia, ma i loro consumi si sono ridotti dal 13 al 22%, grazie a tecnologie intelligenti come il sistema di recupero dell'energia e l'innovativo sistema di gestione termica.

Prossimamente verrà presentata una seconda variante del 3.0 TDI da 204 CV a trazione anteriore, con consumi di appena 5,9 litri ogni 100 chilometri nel ciclo UE, corrispondenti a emissioni di CO₂ pari a 159 grammi al chilometro, un valore finora mai raggiunto nel segmento di lusso.

Il nuovo tiptronic: otto rapporti per maggior comfort ed efficienza

All'incremento di efficienza contribuisce in gran parte anche il nuovo cambio di serie: nel tiptronic, dal funzionamento estremamente confortevole, gli otto rapporti sono ravvicinati nonostante l'ampia spaziatura complessiva. Il cambio è comandato elettronicamente tramite un'elegante leva selettore e selettori al volante. La trazione integrale permanente quattro è configurata sportivamente in modo da privilegiare il retrotreno. Il differenziale sportivo, a richiesta, di serie invece per la A8 4.2 TDI, distribuisce dinamicamente le forze fra le ruote posteriori.

Anche per quanto riguarda il telaio, la nuova Audi A8 si conferma la berlina di lusso più sportiva sul mercato. La distribuzione dei carichi sugli assi è equilibrata e tutti i bracci ruota sono realizzati in alluminio. Le sospensioni pneumatiche "adaptive air suspension" con ammortizzazione adattiva sono di serie quale parte essenziale del sistema di regolazione modulare "Audi drive select". Come componente integrativo è disponibile lo sterzo dinamico.

Tra gli accessori multimediali, la Audi offre un sistema modulare che include l'impianto audio di Bang & Olufsen, da oltre 1.400 Watt di potenza e con 19 altoparlanti, nonché servizi online all'avanguardia.

Sintesi

La nuova Audi A8

Carrozzeria

- Carrozzeria con struttura leggera in alluminio ASF, estremamente rigida
- Design dalle linee filanti, proiettori realizzati completamente in tecnologia LED a richiesta

Interni e comandi

- Lussuosi interni dalla linea nuova e luminosa
- Lavorazione di qualità artigianale, suggestiva illuminazione interna
- Sistema di comando MMI ulteriormente perfezionato: sistema di navigazione MMI touch con touchpad di comando
- Sedili con funzione di ventilazione e massaggio a richiesta; sedili posteriori singoli a richiesta

Sicurezza

- Nuovo sistema di sicurezza "Audi pre sense" per la prevenzione di incidenti e la riduzione delle relative conseguenze

Infotainment e sistemi di assistenza al conducente

- Sistema di navigazione di nuova generazione interconnesso a sistemi di assistenza; impianti audio highend e servizi online
- Sistema di assistenza alla guida notturna con segnalazione delle persone, "adaptive cruise control" (ACC) con funzione Stop & Go e sistemi di assistenza per il conducente ulteriormente perfezionati

Trazione

- Motori TDI e benzina, tutti a iniezione diretta, da 250 CV a 372 CV
- 3.0 TDI 204 CV, emissioni di CO₂ pari a 159 grammi al chilometro
- Consumi ridotti fino al 22% con incremento delle prestazioni
- Sistema di recupero dell'energia di serie; 3.0 TDI anche con sistema Start & Stop
- Nuovo tiptronic a otto rapporti di serie, comando shift by wire
- Trazione integrale quattro di serie, differenziale sportivo a richiesta (di serie per la A8 4.2 TDI)

Telaio

- Sospensioni in struttura leggera, ripartizione equilibrata del carico sugli assi
- Sistema di regolazione modulare "Audi drive select" con sospensioni pneumatiche "adaptive air suspension" e ammortizzazione adattiva di serie, sterzo dinamico a richiesta

In dettaglio

La nuova ammiraglia della Audi La Audi A8

La Audi lancia la A8 di nuova generazione: la berlina più sportiva del segmento di lusso impone nuovi parametri di riferimento. La sua elegante carrozzeria è realizzata secondo i principi dell'Audi Space Frame (ASF) in alluminio leggero, i motori sono potenti e altamente efficienti, la trasmissione e il telaio combinano dinamicità e comfort. Nell'abitacolo generosamente dimensionato, la nuova ammiraglia affascina per l'equipaggiamento di lusso, il nuovo sistema di comando MMI e l'eccellente qualità di lavorazione. Innovativi sistemi di assistenza consentono una guida in totale souplesse.

Il design

Il design Audi è sempre affascinante nella sua sofisticata intelligenza. Esternamente, la nuova A8 ha una sagoma omogenea, come se fosse stata modellata da un volume pieno. La linea del tetto tipica di una coupé rende le sue forme filanti; superfici scolpite contrastano con tratti lineari. La nuova A8 evidenzia la leadership che la Audi detiene nel campo del design automobilistico e la ribadisce attraverso nuovi elementi di design, anticipando inoltre numerose tecnologie innovative.

5.137 millimetri di lunghezza, 2.992 millimetri di passo, 1.949 millimetri di larghezza e 1.460 millimetri di altezza: la nuova berlina di lusso vanta dimensioni imponenti. In lunghezza e larghezza la Audi A8 supera nettamente tanto il modello precedente quanto la concorrenza. L'altezza, invece, è ridotta e le proporzioni confermano la dinamicità della linea.

La A8 esibisce il single-frame con orgoglio, un vero tratto distintivo. Incorniciato in un bordo cromato, si presenta un nuovo look: plastico, tridimensionale e curato nei dettagli. Gli spigoli superiori obliqui sono ben incastonati nel frontale, le marcate cromature orizzontali accentuano la larghezza della vettura.

La Audi A8 guarda al mondo con occhi nuovi: con i fari xeno plus e con gli innovativi fari completamente in tecnologia LED, che la Audi ha introdotto per prima sulla sportiva R8. Come integrazione dei fari xeno plus sono disponibili i fari direzionali adattivi "adaptive light" che comandano i moduli orientabili in modo da garantire sempre l'illuminazione ottimale in corrispondenza degli incroci, o guidando su strade secondarie e autostrada. Le nuove luci All-weather (luci che si adattano automaticamente alle condizioni meteo), integrate nei fari, sostituiscono i fendinebbia. Nel punto delle prese d'aria in cui generalmente venivano collocati i fendinebbia, invece, sono sistemati ora i sensori ruota dell'"adaptive cruise control" con funzione Stop & Go (a richiesta).

Come modulo aggiuntivo, la Audi offre la regolazione dinamica della profondità dei fari: un ulteriore sviluppo del controllo automatico degli abbaglianti. Una videocamera davanti al retrovisore interno riconosce gli altri veicoli dalla loro illuminazione. Un computer adatta la luce della vettura in modo dinamico garantendo sempre un'illuminazione ottimale.

Il collegamento della centralina dei fari con il sistema di navigazione MMI plus, a richiesta, è una innovazione tecnologica della Audi. Considerando il percorso ancora da compiere, esso trasmette i dati stradali al computer delle luci: in tal modo le luci più alte per l'autostrada si attivano già nella corsia di immissione sulla strada a scorrimento veloce. Prima di un incrocio il sistema attiva le luci di svolta dinamiche che provvedono a una più ampia illuminazione della carreggiata aumentando così la sicurezza.

Tecnologia high-end: proiettori completamente in tecnologia LED

La soluzione high-end della nuova A8 sono i proiettori completamente in tecnologia LED che conferiscono alla berlina di lusso un volto inconfondibile, tanto di giorno quanto e soprattutto nell'oscurità. La loro ottica rivoluzionaria segna l'addio ai grandi moduli luce di forma tubolare attualmente in uso.

L'anabbagliante è costituito da dieci singoli moduli che formano un arco sotto l'elemento "wing", la cromatura ad ala. Esattamente sotto di essi si trova un altro arco costituito rispettivamente da 22 LED bianchi e gialli per la luce diurna e l'indicatore di direzione. Realizzati nella cosiddetta tecnica a parete spessa, all'esterno vengono percepiti come un fascio di luce omogeneo.

Sopra l'elemento "wing" si trova l'abbagliante costituito da due potenti LED a quattro chip e un sistema di riflessione polifocale. Una funzione di assistenza commuta fra anabbagliante e abbagliante; altri potenti LED generano la luce per l'autostrada e quella di svolta dinamica. Un proprio ventilatore e un dissipatore regolano la temperatura del sistema.

I fari completamente in tecnologia LED hanno notevoli vantaggi nell'utilizzo quotidiano. Con una temperatura colore di 5.500 Kelvin, la loro luce è simile a quella del giorno, per cui non affatica la vista. Un altro punto di forza è l'efficienza: la luce anabbagliante, infatti, consuma solo 40 Watt per unità, ancora meno dei fari xeno plus già altamente efficienti.

Vista di profilo la nuova Audi A8 appare protesa in avanti. Com'è tipico per la linea Audi, il corpo vettura costituisce i due terzi dell'altezza del veicolo, mentre il terzo rimanente è costituito dal padiglione vetrato, il cosiddetto "greenhouse". Dalla calandra single-frame ha origine la tipica linea tornado che scorre come un bordo sotto i finestrini, rimanendo a filo dei passaruota.

Le superfici al di sotto della linea tornado con un gioco alterno di luce ed ombra, di superfici concave e convesse, conferiscono alla vettura un'eleganza senza tempo e sono incorniciate dalla linea dinamica ascendente tracciata sopra i sottoporta laterali. Grandi cerchi, da 17" a 21" di diametro, riempiono i passaruota, protesi verso l'esterno.

In coda, il labbro aerodinamico evidenzia la linea slanciata della vettura, accentuata da superfici fortemente plastiche. Una cromatura sottolinea la larghezza della berlina.

Anche i gruppi ottici posteriori generano un fascio di luce che ha un effetto tridimensionale e incisivo, tipicamente Audi. Anch'essi sono realizzati con tecnologia a LED, con 72 diodi luminosi per unità. A causa dello spazio ridotto, in molti casi vengono utilizzati i cosiddetti "chip-on-board-LED" che si possono affiancare l'uno all'altro con estrema precisione.

La luce posteriore, che consuma solo 9 Watt per unità, assume una forma trapezoidale che appare come un fascio omogeneo e uniforme. Il suo segmento superiore è costituito da un fotoconduttore in materiale plastico, la parte inferiore da una superficie polifocale riflettente zigrinata che ha una linea più incisiva per

abbassare visivamente il baricentro della coda della A8. L'indicatore di direzione forma una linea orizzontale. All'interno del trapezio si trova la luce di stop, costituita da cinque segmenti.

La carrozzeria

Grande, robusta e al contempo incredibilmente leggera: la carrozzeria in alluminio impone ancora una volta nuovi standard. Il suo peso ridotto riveste un ruolo fondamentale nell'elevata dinamica di marcia, nell'esemplare efficienza e nell'ottimo comfort della nuova A8. La Audi, con la sua attività pionieristica nel campo della struttura leggera per automobili, dimostra nuovamente la leadership in questo tecnologico settore.

Con la prima generazione delle A8, 15 anni fa, la Casa dei quattro anelli introdusse di serie la tecnologia dell'Audi Space Frame (ASF). Questa tecnologia si è affermata con un brillante successo e ora viene riproposta dalla Audi in una forma ulteriormente sviluppata. La carrozzeria ASF nella sua impostazione di fondo non è dissimile da una struttura reticolare dotata di rivestimento. L'ossatura è formata dai profilati estrusi e da componenti pressofusi in alluminio. Ad essa sono poi accoppiate dinamicamente le lamiere in alluminio, ossia il rivestimento del tetto e le fiancate.

A seconda della loro funzione, i componenti della carrozzeria ASF hanno forme e sezioni completamente differenti. Il raccordo del montante anteriore della nuova A8 ad esempio - uno dei 25 componenti pressofusi che formano la carrozzeria - collega longherone, sottoporta, traversa a omega, supporto trasversale del parabrezza, telaio del tetto e supporto del montante telescopico. L'intelaiatura laterale del tetto invece è costituita da un profilato estruso con una sezione che varia dal montante anteriore a quello posteriore.

I componenti altoresistenziali della carrozzeria della nuova A8 vantano valori di robustezza notevolmente incrementati; è stato così possibile ridurre notevolmente lo spessore dei materiali e il loro peso.

Tutto ciò è da ricondurre soprattutto a un innovativo materiale composito per le lamiere in alluminio. L'impiego di questa nuova lega in alluminio altoresistenziale ha consentito, da solo, una riduzione del peso di ben 6,5 kg.

Rigida e confortevole

Oltre al peso ridotto, la carrozzeria ASF della A8 presenta numerosi altri vantaggi. La rigidità torsionale statica, che è stata aumentata all'incirca del 25% rispetto a quella del modello precedente (in cui per altro era già di assoluto rilievo), costituisce la base dell'handling dinamico e preciso della vettura. Per quanto riguarda l'indice di qualità della struttura leggera (calcolato in base al rapporto tra peso, rigidità torsionale e dimensioni) la carrozzeria è migliorata del 20%. Il principio ASF garantisce il comfort vibrazionale e la silenziosità eccezionali tipici del marchio Audi.

La nuova A8 vince facilmente la sfida contro il vento. Il coefficiente di resistenza aerodinamica c_x della A8 4.2 FSI è di appena 0,26, con una superficie frontale di 2,41 m². I bassi valori di portanza su asse anteriore e posteriore garantiscono un'eccezionale stabilità a velocità elevate. Anche per quanto riguarda il fruscio aerodinamico, la berlina di lusso si posiziona di nuovo al top della sua categoria.

Nello sviluppare un nuovo veicolo, la Audi considera sempre ogni suo singolo aspetto. Dal bilancio energetico complessivo, che riguarda l'intero ciclo di vita della vettura, si desume che la nuova A8 supera il modello precedente in ogni aspetto relativo all'impatto ambientale, anche per quanto riguarda le emissioni di CO₂. Il fattore decisivo è l'impiego pratico; a tal proposito a incidere in modo particolarmente positivo sono i nuovi motori altamente efficienti. Quanto al bilancio di CO₂ l'alluminio utilizzato per la carrozzeria rispetto all'acciaio risulta, in virtù delle sue eccezionali caratteristiche di riciclaggio, particolarmente ecologico.

L'abitacolo

L'abitacolo della nuova Audi A8 è estremamente accogliente. Con la sua linea elegante e una qualità che raggiunge i livelli di accuratezza tipici della lavorazione artigianale, esprime chiaramente la filosofia della Casa dei quattro anelli. Molto più largo, arioso e luminoso del modello precedente, vanta come elemento distintivo il cosiddetto arco "wrap-around", ampio e avvolgente, che costituisce un'elegante plancia di bordo simile a quella di uno yacht. L'ampio arco integra il quadro strumenti ribassato, dalla linea slanciata, la cui parte frontale essenziale e accuratamente strutturata assume la forma di una morbida onda.

La filosofia di comando semplice e intuitiva della Audi trova la sua massima espressione sulla A8. I grandi strumenti circolari sono chiaramente leggibili. Il sistema d'informazione per il conducente, che funge da preziosa centrale di comando e comunicazione, ha un nuovo volto. Il suo display centrale, ora di 7", visualizza tutte le funzioni in modo facilmente comprensibile e viene comandato dal volante multifunzione, anch'esso sottoposto a ulteriori miglioramenti.

Il tunnel centrale: plancia di comando perfetta

Il tunnel centrale della nuova A8 è largo e piano. Plancia di comando ideale dal punto di vista ergonomico, ospita i dispositivi di regolazione del climatizzatore automatico e il terminale del sistema di comando multimediale MMI, che qui si presenta in una nuova versione, con una configurazione chiaramente strutturata in tre zone, una delle quali è riservata all'audio.

L'uso è molto semplice: il polso si appoggia sulla leva selettiva del tiptronic a otto rapporti, collocata sul tunnel centrale in posizione asimmetrica a sinistra, in modo che la mano possa eseguire facilmente i comandi.

Quando non è attivo, il monitor del sistema MMI è incassato nel quadro strumenti. All'accensione si sposta verso l'alto compiendo un'elegante curva e attirando l'attenzione verso l'avviamento del sistema. Il grande schermo con i suoi 8" è ultrapiatto. Il campo di visualizzazione è diviso in tre zone informative, il menu è ancora più intuitivo e logico da comandare. Tutto viene visualizzato con un'elegante grafica tridimensionale.

Anche per quanto riguarda la qualità di lavorazione, un altro grande punto di forza della Audi, la A8 sposta gli standard ulteriormente verso l'alto. La combinazione dei materiali più pregiati e il loro impiego mirato rendono l'abitacolo un vero e proprio piacere per i sensi. Le grandi manopole e i tasti, a richiesta con superfici in alluminio, sono facili da usare. Molti pulsanti brillano di un nero lucido, tutti i componenti utilizzati più di frequente sono rivestiti con una nuova vernice di copertura che li rende estremamente resistenti ai graffi.

I grandi inserti sono costituiti da due elementi: quelli inferiori sono in nero lucido di serie, quelli superiori in radica di noce marrone con fini cromature. A richiesta la Audi offre alluminio spazzolato e qualità di legno pregiate. Tutti i componenti sono lavorati con una precisione impeccabile e gli accoppiamenti sono perfetti.

La Audi offre sette colori di base per gli interni; per il cielo sono disponibili quattro tonalità. La scelta dei rivestimenti arriva fino alla pelle naturale, particolarmente morbida e traspirante. Per chi ama le personalizzazioni, sono disponibili due pacchetti "Audi design selection" con colori speciali, che integra diverse caratteristiche di lusso. Inoltre, per l'abitacolo ci sono numerosi pacchetti pelle, un pacchetto Alcantara e un pacchetto "look alluminio" ampliato.

Forte valenza emozionale: le luci

Al calare dell'oscurità entra in scena un'altra caratteristica highend: la nuova luce ambiente di serie. LED bianchi conferiscono all'abitacolo una luce speciale, molto discreta. Il pacchetto luce diffusa in tecnica LED, a richiesta, provvede a un'illuminazione d'effetto di forte valenza emozionale, che fa sembrare la consolle centrale quasi sospesa. Molti LED sono a due o tre colori: tramite l'MMI è possibile scegliere fra avorio, polar e rubino.

Fra le varie soluzioni tecnologiche della A8 rientra il pulsante start/stop con cui il conducente avvia il motore senza dover utilizzare la chiave.

Il climatizzatore automatico comfort regola la temperatura all'interno dell'abitacolo in due diverse zone, a richiesta anche in quattro. Inoltre, è possibile scegliere tre modalità di regolazione (intensità bassa, media e alta) con cui cambia anche il tipo di ventilazione. Per l'inverno, infine, è disponibile una quarta variante che riscalda maggiormente il vano piedi.

I sedili anteriori sono regolabili elettricamente di serie in dodici posizioni. Ancora più lusso è garantito dai sedili comfort, regolabili in 22 posizioni, dotati anche di sostegni laterali. A richiesta la Audi li offre anche in versione sportiva con cuciture a rombi. Oltre al riscaldamento è anche possibile scegliere una ventilazione a tre velocità. Un'altra opzione di lusso è il massaggio pneumatico in cui dieci camere d'aria pulsano nello schienale; conducente e passeggero possono comandarle sulla base di cinque programmi, con tre diversi gradi d'intensità.

Su una grande e lussuosa berlina Gran Turismo come la nuova A8 anche i passeggeri posteriori viaggiano in prima classe. A richiesta la Audi offre il divano posteriore anche con una versatile regolazione elettrica per i sedili esterni; sono inoltre disponibili la funzione Memory e la regolazione del sedile del passeggero anteriore dal sedile posteriore. A completare il pacchetto provvedono il riscaldamento dei sedili, le tendine elettriche e il climatizzatore automatico a quattro zone con proprio elemento di comando dal divano posteriore. Inoltre, è possibile richiedere ventilazione e funzione massaggio.

La nuova A8 offre un ampio bagagliaio di 510 litri con una sezione molto larga. Trasversalmente possono essere sistemate quattro sacche da golf, gli oggetti più piccoli invece trovano posto nei vani laterali. Una volta sbloccato, il portellone si solleva automaticamente. Il pacchetto a richiesta prevede una rete, due ganci per borse, un portaombrelli e una presa da 12 Volt. Sono disponibili a scelta anche un vano passante con sacca portasci e il portellone posteriore elettrico.

I motori

Potenza eccezionale e alta efficienza: la nuova A8 debutta sul mercato con due motori V8, un benzina e un TDI. Un secondo motore Diesel a sei cilindri seguirà a breve. La gamma di potenza dei tre propulsori è compresa fra 250 CV e 372 CV: e si dispiega con energia, forza e discrezione. Tutti i motori sono dotati di iniezione diretta del carburante e vantano consumi che sono fino al 22% inferiori rispetto a quelli dei loro predecessori.

I motori della A8 sfruttano i componenti del sistema di efficienza modulare della Audi. In fase di frenata, il sistema di recupero converte l'energia cinetica in energia elettrica che viene temporaneamente accumulata nella batteria. Nell'innovativo sistema di gestione termica un computer controlla diversi regolatori per ripartire in modo ottimale i flussi di calore fra motore, cambio e abitacolo, a seconda della situazione. Dopo l'avviamento a freddo, il motore viene temporaneamente scollegato dal circuito di raffreddamento: ciò accelera notevolmente la fase di riscaldamento, in cui si verificano elevate perdite per attrito.

Il 4.2 FSI ha una cilindrata di 4.163 cm³, una potenza di 372 CV e una coppia massima di 445 Nm a 3.500 giri. In 5,7 secondi accelera la A8 fino a 100 km/h e la velocità massima è limitata elettronicamente, come per tutte le motorizzazioni, a 250 km/h. Nel ciclo UE il potente motore a benzina si accontenta di 9,5 litri ogni 100 chilometri, una riduzione di 1,4 litri o del 13% rispetto al modello precedente, con un incremento di potenza di 22 CV. Le emissioni di CO₂ sono di soli 219 grammi al chilometro.

Ciò è da ricondurre soprattutto alla riduzione dell'attrito interno, in particolare nella trasmissione a catena per gli alberi a camme e i gruppi ausiliari. La pompa dell'olio regolata a due livelli di pressione funziona in modo molto efficiente. Come tutti i motori a benzina della Audi, il V8 è dotato di iniezione diretta FSI che consente una compressione di 12,5:1, per un incremento di potenza ed efficienza.

Coppia di 800 Nm: il 4.2 TDI

Il 4.2 TDI è un altro motore high-tech. Con una cilindrata di 4.134 cm³ eroga 350 CV e sviluppa una coppia di 800 Nm, disponibile già fra 1.750 e 2.750 giri. Il V8 accelera la A8 come un'auto sportiva. Per passare da 0 a 100 km/h impiega 5,5 secondi. La potenza erogata è aumentata di 24 CV e la coppia di 150 Nm, mentre i consumi standard sono scesi di 1,8 l/100 km, una riduzione di ben il 19%. La nuova A8 4.2 TDI consuma appena 7,6 litri ogni 100 chilometri, corrispondenti a emissioni di CO₂ di 199 g/km.

L'incremento delle prestazioni è dovuto soprattutto alla pressione dell'impianto Common Rail, ora di 2.000 bar. La riduzione dell'attrito interno è stato un altro obiettivo di sviluppo; anche i due turbocompressori e l'impianto di ricircolo dei gas di scarico sono stati notevolmente rielaborati.

Ai due motori V8 si aggiungerà, poco dopo il lancio sul mercato, il 3.0 V6 TDI, che è stato sottoposto a modifiche fondamentali. Dalla sua cilindrata di 2.967 cm³ eroga 250 CV e scarica sull'albero motore 550 Nm di coppia a regimi compresi fra 1.500 e 3.000 giri, vale a dire: 17 CV e 100 Nm più di prima.

Il V6 Diesel accelera la A8 da 0 a 100 km/h in 6,6 secondi. In media si accontenta di soli 6,6 l/100 km: un miglioramento di 1,9 l/100 km, equivalenti al 22%. Le emissioni di CO₂ sono in media di appena 174 g/km. Il 3.0 TDI è abbinato di serie a un sistema Start & Stop che spegne il motore quando la A8 si ferma e lo riaccende appena viene rilasciato il pedale del freno.

In un secondo momento, la Audi introdurrà una seconda variante del 3.0 V6 TDI da 204 CV, abbinato alla trazione anteriore. L'esemplare efficienza è evidente nel ciclo di marcia UE, dove il nuovo motore consuma solo 6,0 l/100 km, pari a emissioni di CO₂ di 159 g/km.

La trasmissione

Tutti i motori sono dotati di serie del nuovo cambio elettronico tiptronic a otto rapporti e sono abbinati alla trazione integrale permanente quattro. A richiesta è disponibile il differenziale sportivo dinamico, di serie invece per la A8 4.2 TDI quattro.

Il tiptronic a otto rapporti è un cambio automatico completamente nuovo. Il suo grande punto di forza risiede nella spaziatura complessiva di 7,0:1 fra il rapporto più corto e quello più lungo, che consente di ridurre i consumi di circa il 6%. In fase di spunto, la A8 accelera in modo dinamico, in autostrada mantiene regimi bassi ed economici. Tutti i cambi di marcia sono pressoché impercettibili, molto veloci e caratterizzati da un'estrema flessibilità.

Il tiptronic a otto rapporti raggiunge un alto rendimento. Ciò è da ricondurre, fra l'altro, alla sua pompa dell'olio altamente efficiente e al riscaldamento dell'olio dopo l'avviamento a freddo tramite l'acqua del radiatore, che riduce le perdite per attrito. Il 3.0 TDI è abbinato a un accumulatore idraulico che garantisce la funzione Start & Stop. A ogni nuovo avviamento il suo volume d'olio viene spinto nel sistema tramite una forza elastica e in brevissimo tempo il tiptronic è pronto a funzionare.

Il programma di innesto dinamico DSP, che comanda i passaggi di marcia, è dotato delle modalità automatiche D e S. Un'innovazione pionieristica della Audi è il suo collegamento con i dati dettagliati sul percorso, forniti dal sistema di navigazione opzionale MMI plus. Grazie ad essi, il DSP programma la sua strategia d'innesto valutando le curve imminenti, evitando, per esempio, inutili cambi di marcia su una strada stretta.

Per selezionare i programmi di marcia si utilizza la nuova leva sul tunnel centrale, simile nella forma alla manetta di accelerazione di uno yacht, che costituisce un elemento di spicco nell'elegante abitacolo della berlina. La leva assai ergonomica comunica elettronicamente con il cambio. Per cambiare basta una breve pressione, dopo di che la leva torna automaticamente in posizione centrale. La cambiata è possibile anche utilizzando i comandi al volante.

Il nuovo tiptronic è installato in una posizione particolare, come in molti modelli della Audi: il differenziale si trova infatti a monte del convertitore di coppia. In questo modo l'asse anteriore viene spinto in avanti con il vantaggio di un passo più lungo, un minore sbalzo anteriore e una ripartizione del peso ben equilibrata.

Anche la trazione integrale permanente quattro contribuisce a conferire alla nuova Audi A8 una eccellente dinamica. In modalità di marcia normale, il differenziale centrale meccanico trasmette il 60% della coppia al differenziale posteriore e il 40% a quello anteriore: una caratteristica sportiva. Se una ruota comincia a slittare, il differenziale trasmette gran parte della coppia all'asse con la migliore trazione.

I Clienti che prediligono una guida particolarmente dinamica possono scegliere il differenziale sportivo opzionale, che ripartisce la coppia in modo variabile tra le ruote posteriori ed è di serie per la 4.2 TDI quattro.

La sua gestione è collegata al sistema di regolazione modulare "Audi drive select": il conducente può scegliere in qualsiasi momento fra tre programmi: auto, comfort e dynamic.

Il telaio

La nuova Audi A8 è la berlina più sportiva nel segmento di lusso. Il suo telaio coniuga assoluta precisione ed elevata dinamicità, stabilità e comfort. Di serie è montato il sistema di regolazione modulare "Audi drive select", mentre a richiesta è disponibile lo sterzo dinamico.

La A8 segue docilmente ogni comando dello sterzo e asseconda qualsiasi curva, all'uscita della quale ritrova sempre la giusta aderenza grazie alla trazione integrale permanente quattro.

Il telaio ausiliario per il motore e l'asse anteriore costituisce la spina dorsale delle sospensioni anteriori. L'asse anteriore, costituito da cinque bracci per ruota, con componenti fucinati in alluminio, riduce al minimo le masse non sospese, garantendo una guida delle ruote estremamente precisa.

Tutte le versioni della A8 sono dotate di serie del servosterzo variabile in funzione della velocità servotronic. La scatola dello sterzo è collocata in basso e

molto in avanti sul telaio ausiliario, l'impulso di sterzata viene trasmesso direttamente alle ruote dalle barre di convergenza, la risposta è molto spontanea. Con un rapporto di trasmissione diretto, tipicamente sportivo di 16,1:1, lo sterzo trasmette in qualsiasi situazione un feedback preciso e non influenzato dalle condizioni della strada. La sua pompa rotativa a palette è altamente efficiente.

Il layout dell'asse posteriore segue il principio dei bracci trapezoidali a controllo direzionale, che combina una struttura compatta con caratteristiche di marcia e comfort superiori. Il supporto dell'asse altamente resistente è costituito da quattro bracci in acciaio. I due bracci trapezoidali a getto cavo, i supporti delle ruote, i bracci trasversali superiori e le barre di convergenza sono in alluminio. Gli ingegneri della Audi sono intervenuti massicciamente sulle sospensioni. Ora i montanti telescopici si appoggiano direttamente al supporto ruota e gli ammortizzatori rispondono con una sensibilità ancora maggiore.

Il sistema di regolazione modulare "Audi drive select" della nuova A8 garantisce un'esperienza di guida assai gratificante: dalla guida tranquilla ed estremamente confortevole fino a quella sportiva, con un assetto più rigido su percorsi ricchi di curve. Il sistema collega "adaptive air suspension", motore, tiptronic a otto rapporti e servotronic. Tramite l'MMI il conducente può scegliere le caratteristiche di questi sistemi commutando fra le modalità comfort, auto e dynamic. Inoltre, può configurare una quarta modalità di funzionamento, conforme ai propri gusti personali: la modalità "individual".

Sempre l'assetto giusto: l'"adaptive air suspension"

Nell'"adaptive air suspension" le sospensioni pneumatiche sono gestite da un sistema di regolazione elettronica. I montanti telescopici sono stati riveduti e una maggior portata d'aria ora consente un assetto morbido anche senza accumulatore supplementare. I soffietti e le molle ad aria supplementari intervengono con sensibilità già in presenza di minime irregolarità del terreno. Gli ammortizzatori sono estremamente flessibili; la loro centralina analizza costantemente le condizioni e ne adatta il funzionamento in millesimi di secondo.

L'"adaptive air suspension" è una tecnologia versatile. A seconda della velocità e della modalità predefinita dall'"Audi drive select", abbassa la carrozzeria di un massimo di 25 millimetri, aumentando così la stabilità, riducendo la resistenza aerodinamica e, quindi, i consumi di carburante. Inoltre, è disponibile un'altra modalità operativa denominata "lift" che consente di sollevare leggermente la carrozzeria.

A richiesta all'"Audi drive select" possono essere abbinati anche altri componenti: il differenziale sportivo e lo sterzo dinamico, che varia il rapporto di trasmissione quasi del 100%. A bassa velocità, per esempio in fase di manovra, lo sterzo è molto diretto e anche l'asservimento è elevato. Con l'aumentare della velocità, l'immediatezza e la forza del servosterzo diminuiscono progressivamente.

Lo sterzo dinamico lavora in stretta collaborazione con il programma elettronico di stabilizzazione (ESP). Se fosse necessario il sistema è in grado di controsterzare leggermente in prossimità di una curva e, senza interventi avvertibili da parte di chi guida, riduce nella maggior parte delle situazioni qualsiasi tendenza al sottosterzo o al sovrasterzo.

La nuova A8 è dotata di un potente impianto frenante, progettato per ottenere un peso ridotto e la massima dissipazione del calore. Tutti e quattro i dischi sono auto ventilanti; in quelli anteriori, perni in acciaio inox collegano le corone d'attrito con i tamburi del disco in alluminio.

Questa soluzione, derivata dal mondo delle auto sportive, è inusuale per le berline di lusso e consente di risparmiare fino a 3,75 kg per ruota. Il programma elettronico di stabilizzazione (ESP) è disinseribile e offre una modalità sportiva.

La gamma dei cerchi evidenzia il forte carattere della nuova Audi A8. Le dimensioni vanno da 17" a 21". Gli pneumatici sono stati ottimizzati per comfort, aerodinamica e resistenza al rotolamento. La 3.0 TDI e la 4.2 FSI montano cerchi leggeri da 17", la 4.2 TDI cerchi da 18".

La sicurezza

La nuova A8 è una delle auto più sicure sul mercato. Protegge i suoi passeggeri grazie a una carrozzeria estremamente robusta, a sistemi di ritenuta adattivi e al nuovo sistema "Audi pre sense".

Nella versione di serie, "Audi pre sense basic", il sistema analizza le informazioni dei sensori dell'ESP. Se questi rilevano una frenata a fondo o uno sbandamento, la centralina interviene attivando, a seconda della situazione, il lampeggio di emergenza, chiudendo i finestrini laterali e il tettuccio, e tendendo le cinture dei sedili anteriori. Questo processo è attivato da motorini elettrici ed è reversibile; se la situazione non ha esiti negativi, la cintura viene rilasciata.

I livelli di estensione del sistema, denominati "Audi pre sense front", "Audi pre sense plus" e "Audi pre sense rear", sono integrati nei sistemi di assistenza a richiesta "Audi adaptive cruise control" con funzione Stop & Go e "Audi side assist".

"Audi pre sense front" interagisce con la funzione Stop & Go dell'ACC controllando il traffico davanti alla vettura e, in caso di possibile collisione, garantisce assistenza al conducente, in diverse fasi. Innanzitutto, emette un segnale di allarme, poi richiama l'attenzione con uno "strattone", causato da una breve decelerazione. Se il conducente agisce sul pedale in questo momento, il servofreno comanda una frenata immediata e calibrata alla distanza del veicolo che precede.

Ciò rende ancora possibile una manovra di scarto, che spesso è la soluzione migliore per evitare l'impatto. Se il conducente rimane passivo, segue la terza fase: una frenata parziale autonoma che rallenta la A8 di 3 m/s^2 .

Finestrini e tettuccio vengono chiusi, il lampeggio d'emergenza viene attivato, le cinture di sicurezza vengono tese.

Se è installata la versione integrale "Audi pre sense plus" a questa situazione segue anche una quarta fase: una frenata autonoma d'emergenza che genera un rallentamento di 5 m/s^2 inizialmente e poi raggiunge la massima intensità possibile. L'intervento inizia circa mezzo secondo prima dell'impatto. Quest'ultimo è comunque inevitabile, ma le sue conseguenze vengono notevolmente attenuate perché, fino al verificarsi dell'urto, la A8 in questo modo ha diminuito nel complesso la sua velocità di 40 km/h.

Il sistema "Audi pre sense rear" limita invece le conseguenze di un tamponamento. Anche in questo caso chiude i finestrini e il tettuccio e tende le cinture. Se la A8 è dotata dei sedili con funzione Memory a richiesta, questi si spostano in una posizione che garantisce una buona protezione dei passeggeri.

La carrozzeria ASF è estremamente robusta e assicura una protezione eccellente in qualsiasi tipo di impatto. Al suo interno il sistema di ritenuta adattivo è sempre all'erta. Soprattutto per i passeggeri più leggeri e di bassa statura, riduce notevolmente la gravità dell'impatto gestendo con intelligenza l'interazione fra airbag anteriori e limitatori della forza di ritenuta. In caso di impatto laterale, intervengono gli airbag laterali posti negli schienali dei sedili anteriori e dei sedili posteriori esterni della A8. Entrambi gli airbag per la testa si dispiegano dal montante anteriore a quello posteriore.

I sistemi di assistenza

Anche per quanto riguarda i sistemi di assistenza, la nuova A8 dimostra tutta la forza innovativa della Audi, introducendo un'ampia serie di impianti high-tech a diversi livelli. Grazie alla loro nuova sofisticata interconnessione, questi sono notevolmente più efficienti e intelligenti rispetto alla concorrenza.

Il dispositivo di regolazione della distanza via radar, "Audi adaptive cruise control" con funzione Stop & Go presenta notevoli miglioramenti. I suoi due sensori radar sono collocati nelle prese d'aria frontali della A8.

L'impianto regola la velocità e la distanza dal veicolo che precede da 0 a 250 km/h. Nel traffico è in grado di rallentare la nuova A8 fino ad arrestarla. In caso di

breve sosta, la berlina riparte autonomamente appena il veicolo davanti si mette in marcia; dopo una sosta prolungata invece, il conducente deve premere il pedale del gas o azionare la leva del regolatore di velocità.

Grazie alle informazioni del nuovo sistema di navigazione, l'ACC Stop & Go sa sempre dove si trova la A8. Acquisisce i dati di 27 centraline e collabora strettamente con gli altri sistemi di assistenza per il conducente, ad esempio il radar posteriore dell'"Audi side assist". In virtù di questo elevato numero di informazioni il sistema è in grado di riconoscere situazioni potenzialmente pericolose e di assistere il conducente adottando misure preventive.

Sfruttando la telecamera e i dati sul percorso del sistema di navigazione, l'ACC Stop & Go è in grado di riconoscere quando in autostrada l'auto che precede mette la freccia a destra e frena per svoltare all'uscita successiva. Un sistema tradizionale farebbe rallentare la vettura al pari del veicolo che lo precede, la A8 invece è in grado di valutare se rallentare o meno.

"Audi side assist": sicurezza nel cambio di corsia

A partire da 30 km/h, l'"Audi side assist" utilizza due sensori radar sul lato posteriore che controllano la situazione dietro la vettura. Quando un altro veicolo si trova nella zona critica, si accende inizialmente il LED giallo nel corpo dello specchietto retrovisore esterno. Se il conducente tuttavia attiva l'indicatore di direzione per il cambio di corsia, il LED lampeggia più frequentemente con una luce più chiara, un segnale che difficilmente può passare inosservato.

Da 65 km/h circa si attiva l'"Audi lane assist" che interviene quando il conducente sta per abbandonare la corsia di marcia inavvertitamente. Una telecamera davanti al retrovisore interno controlla la strada. Un software prepara le immagini, analizza le linee di demarcazione e la traiettoria della berlina. Se si oltrepassa la linea senza attivazione degli indicatori di direzione, il sistema "Audi lane assist" lo segnala con una vibrazione del volante. Le immagini vengono utilizzate anche dall'ACC Stop & Go e dalla regolazione dinamica della profondità dei fari.

La telecamera viene impiegata anche da un sistema di assistenza completamente nuovo, l'indicatore del limite di velocità, che verrà introdotto a nel corso del 2010 e che riconosce i cartelli sui limiti di velocità sul margine della strada riproducendoli graficamente sul display della strumentazione del cruscotto.

Sulla nuova Audi A8 debutta anche il sistema di assistenza alla guida notturna. Il suo centro nevralgico è una telecamera a raggi infrarossi che si trova sul frontale della vettura, dietro i quattro anelli. Un computer converte i dati in immagini e li visualizza sul display nella strumentazione.

La tecnologia a infrarossi per le grandi distanze utilizzata dalla Audi consente ai sistemi di bordo di tener conto, a seconda della velocità della vettura, di eventi che avvengono fino a 300 m di distanza. Poiché il sistema reagisce al calore irradiato dagli oggetti, persone e animali vengono di solito rappresentati con colori più chiari nell'immagine, mentre la strada che è fredda rimane scura. Il software di elaborazione delle immagini ricerca in modo mirato il profilo di persone che, se rilevate, sul display vengono evidenziate in giallo. Se la centralina individua un potenziale pericolo nello spostamento della persona, quest'ultima viene evidenziata in rosso e al contempo viene emesso un segnale di allarme.

Per effettuare manovre di parcheggio senza difficoltà sono disponibili due sistemi di assistenza. Il cosiddetto assistente di parcheggio "plus" utilizza rispettivamente quattro sensori davanti e dietro. L'assistente di parcheggio "Audi parking system plus" è inoltre dotato di una telecamera nel portellone posteriore le cui immagini vengono riprodotte sul monitor dell'MMI.

I sistemi di infotainment

Anche per quanto riguarda i sistemi multimediali, la nuova Audi A8 propone standard di riferimento ancora più alti. Il sistema di navigazione MMI plus, a richiesta, mette a disposizione i propri dati ad altri componenti tecnologici. Il suo nuovo principio di comando con touchpad, l'MMI touch, rappresenta un'altra idea innovativa. Le funzioni di telefono, audio e infotainment sono anch'esse all'avanguardia nel settore.

Il centro nevralgico delle nuove tecnologie è il sistema di navigazione MMI plus dotato di un capiente disco rigido per navigatore, telefono e audio. Una scheda grafica genera immagini tridimensionali ad alta definizione che vengono rappresentate come modello del terreno in 3D. Per la guida a destinazione, oltre alla classica rappresentazione a frecce, è possibile scegliere anche una rappresentazione animata.

La banca dati del nuovo sistema di navigazione MMI plus descrive la rete stradale europea in modo molto dettagliato. Il sistema analizza questi dati in modo predittivo, legge infatti la traiettoria della berlina rispetto alla quale è sempre leggermente in anticipo. I dati vengono trasmessi alle centraline che gestiscono ACC Stop & Go, "adaptive light" e il tiptronic a otto rapporti. In questo modo i sistemi adattano il loro funzionamento alla situazione contingente in modo anticipato e preciso.

In autostrada, il sistema ACC con funzione Stop & Go è in grado di rilevare con precisione la corsia di marcia anche in curva. Su strade secondarie ricche di curve o in presenza di brevi rettilinei il tiptronic evita di passare a un rapporto superiore. E in città la luce di svolta si accende già mentre l'auto si avvicina all'incrocio anche se il conducente non attiva l'indicatore di direzione.

MMI touch: rivoluzionario sistema di comando

Per quanto riguarda il comando del sistema di navigazione MMI plus, la Audi introduce una novità veramente rivoluzionaria: il sistema viene infatti comandato tramite touchpad. Per immettere la destinazione o il numero telefonico basta scrivere le lettere o le cifre con le dita sul pannello di comando. Il sistema

riconosce anche simboli in cirillico, cinese, cantonese, giapponese e coreano. Inoltre, tramite l'MMI Touch è possibile navigare nella mappa. Un'altra funzione intelligente è la tecnologia "black panel" grazie alla quale il pad diventa un'interfaccia di comando in cui sono memorizzate le sei stazioni radio programmate.

La nuova tecnica d'immissione è intuitiva e spontanea. La mano destra si allontana in modo ideale dalla leva selettiva del tiptronic a otto rapporti. Il dito scrive quasi automaticamente, lo sguardo del conducente rimane sulla strada. Il sistema conferma l'immissione dopo ogni carattere con un segnale acustico. Diversamente dal comando vocale, l'immissione da touchpad è possibile anche quando si conversa con altri o si ascolta una sorgente audio.

Parallelamente all'MMI touch, la nuova A8 offre anche un tradizionale pannello che utilizza il comando a pressione/rotazione dell'MMI. Inoltre, di serie è disponibile un comando vocale ulteriormente migliorato: ora, località e via possono essere indicati con un solo comando.

Per garantire una perfetta qualità musicale la scelta spazia fra un'ampia gamma di moduli Hi-Fi. Di serie è l'impianto "Audi sound system" che integra un amplificatore a sei canali, 10 altoparlanti, un lettore DVD, due lettori di SIM card e un doppio sintonizzatore radio. A richiesta è disponibile un doppio sintonizzatore per la ricezione radio digitale, un sintonizzatore TV anch'esso digitale e un caricatore DVD. L'"Audi music interface" (AMI) è una comoda interfaccia per l'iPod o per una sorgente video esterna ed è anche dotata di una porta USB e un ingresso AUX. Il successivo livello Hi-Fi è il sistema Bose Surround Sound, in cui un amplificatore digitale con più di 600 Watt di potenza comanda 14 altoparlanti tramite 12 canali.

Il massimo del piacere Hi-Fi: l'Advanced Sound System

Al top della gamma c'è l'Advanced Sound System della Bang & Olufsen che affascina per la sua estetica, la resa perfetta del suono e una gamma di frequenze ben differenziata. Con i loro stadi finali digitali, due amplificatori da 1.400 Watt di potenza complessiva comandano tramite 19 canali, altrettanti altoparlanti integrati sotto pannelli in alluminio. Le due lenti acustiche nel cockpit sono montate a scomparsa e fuoriescono all'accensione dell'impianto.

Per i passeggeri posteriori della nuova A8 è disponibile il “rear seat entertainment”. Negli schienali del sedile del conducente e del passeggero sono integrati due display piatti da 10,2” che possono essere regolati in inclinazione e visualizzare diversi contenuti.

Il suono viene emesso tramite cuffie. Il “rear seat entertainment” possiede un proprio lettore DVD, un disco rigido da 20 GB, due slot per schede di memoria e un’interfaccia AMI; inoltre ha pieno accesso a tutti gli altri sistemi di infotainment di bordo. È dotato di un proprio elemento di comando nel bracciolo centrale posteriore, un’ulteriore conferma del comfort di prima classe.

Un’altra opzione ultramoderna è il modulo GPRS per la trasmissione dati che utilizza i servizi dell’Internet provider Google. Ricerca le ultime notizie e informazioni meteo sul web e aiuta nella programmazione del viaggio. I conducenti della A8 possono definire il loro percorso con tutte le destinazioni particolari a casa sul loro computer e da questo scaricarle nel sistema di navigazione prima di mettersi in viaggio.

Nel corso del 2010 la Audi amplierà il servizio con un modulo UMTS. Tramite il collegamento rapido il sistema di navigazione scarica immagini satellitari tridimensionali da Google Earth e le visualizza con rappresentazione a volo d’uccello sul monitor, il computer indica poi le strade. Un ulteriore livello di espansione instaura il collegamento a Internet via UMTS: in questo modo la berlina diventa un hotspot WLAN mobile per il laptop a bordo; inoltre via WLAN è possibile ascoltare sull’impianto della vettura la musica di un lettore mobile. Il Cliente può utilizzare tutti i servizi con il suo cellulare, non sono necessari contratti o tariffe speciali.

L’equipaggiamento

La A8 è la nuova punta di diamante della Audi per quanto riguarda la tecnologia. Il suo equipaggiamento non lascia spazio a dubbi: già di serie la A8 possiede un’ampia gamma di funzioni highend.

Quanto ai motori, vanno ricordati innanzi tutto il sistema di recupero dell’energia per tutte e tre le versioni e il sistema Start & Stop per il 3.0 TDI. Per quanto riguarda la trasmissione, la nuova ammiraglia si contraddistingue per il nuovo

cambio elettronico tiptronic a otto rapporti, la trazione integrale permanente quattro e il differenziale sportivo (di serie per il 4.2 TDI).

Sul fronte telaio, con l'“Audi drive select” la A8 si assicura una posizione unica: il sistema integra le sospensioni pneumatiche “adaptive air suspension” con la regolazione adattiva degli ammortizzatori. I fari xeno plus, il sistema “Audi pre sense basic” e l'impianto antifurto garantiscono eccellenti standard di sicurezza. Il sistema di ritenuta adattivo e un sistema di controllo della pressione di gonfiaggio degli pneumatici contribuiscono alla sensazione di sicurezza attiva che si prova a bordo della vettura.

Per quanto riguarda il comfort, la nuova A8 convince per i retrovisori esterni ripiegabili elettricamente, i sedili regolabili elettricamente in più posizioni, il climatizzatore automatico a due zone, il piantone dello sterzo regolabile elettricamente con dispositivo per uscita facilitata, la luce ambiente, il freno di stazionamento elettromeccanico e il pulsante start/stop.

Il sistema di comando MMI e il sistema d'informazione per il conducente, insieme al volante multifunzione, sottolineano la grande attenzione che la Audi riserva all'ergonomia.

Anche per gli equipaggiamenti a richiesta, la nuova Audi A8 è prima della sua categoria. Per quanto riguarda il telaio va menzionato in particolare lo sterzo dinamico. La gamma di cerchi arriva fino a 21”; a richiesta, poi, la Audi fornisce una taratura sportiva dell'“adaptive air suspension”. I fari xeno plus trovano nella regolazione dinamica della profondità dei fari e nell'“adaptive light” una perfetta integrazione e gli innovativi fari completamente in tecnologia LED contribuiscono a rendere ben visibile la berlina di lusso accentuandone l'imponenza.

Sul fronte della sicurezza, sono disponibili vari livelli di estensione della nuova tecnologia “Audi pre sense”, denominati rispettivamente “Audi pre sense front”, “Audi pre sense rear” e “Audi pre sense plus” e integrati nei sistemi di assistenza “Audi adaptive cruise control” con funzione Stop & Go e “Audi side assist”. Il sistema di assistenza alla guida notturna con segnalazione dei pedoni rilevati, l'“Audi lane assist”, il sistema di assistenza al parcheggio e quello di segnalazione del limite di velocità, che seguirà a breve, servono anch'essi alla sicurezza e al comfort del conducente.

Per agevolare le operazioni quotidiane sono disponibili in opzione il pacchetto per il vano bagagli composto da rete fermacarico, ganci appendi borse, presa 12V e porta-ombrello e il vano passante con sacca portasci, a cui si aggiunge il portellone posteriore elettrico. Per le porte c'è una chiusura elettrica servoassistita, per i cristalli laterali una vetratura insonorizzante. Due tettucci, uno dei quali integra una batteria solare, apportano aria e luce nell'abitacolo.

Highend: gli equipaggiamenti a richiesta per la A8

Particolarmente interessante è la gamma degli equipaggiamenti di lusso a richiesta, tra cui il bracciolo centrale comfort, la chiave comfort per l'accesso alla vettura, le tendine elettriche per il vano posteriore, la presa da 230 Volt sul tunnel, il climatizzatore automatico a quattro zone, il riscaldamento supplementare e il pacchetto luce diffusa con tecnica LED. I sedili comfort per conducente e passeggero sono regolabili in 22 posizioni, su richiesta possono essere riscaldati, ventilati e dotati di una funzione massaggio a cinque programmi. Per i sedili posteriori esistono due possibili configurazioni.

Anche per quanto riguarda i sistemi di navigazione e infotainment la nuova A8 è all'avanguardia. Il sistema di navigazione MMI plus legge anticipatamente l'andamento del percorso. Per il comando si utilizza l'MMI touch, una soluzione con la quale la Audi impone ancora una volta nuovi parametri di riferimento. Tre impianti audio, fra cui la versione top della gamma di Bang & Olufsen, garantiscono il massimo piacere d'ascolto. Per i passeggeri posteriori è disponibile il "rear seat entertainment" completamente integrato. Anche per quanto riguarda l'uso dei servizi Internet, la nuova A8 offre tecnologie innovative.

Per i clienti che amano le personalizzazioni, la Audi ha sviluppato un ampio programma di colori per gli interni, rivestimenti e inserti. Audi design selection affascina con abbinamenti particolarmente esclusivi, fra cui diversi pacchetti con pelle, alcantara e inserti decorativi.