

Verona, 5 settembre 2007

La nuova Audi RS6 Avant

Motore V10 biturbo 426 kW (580 CV)

Avant con la dinamica di una sportiva ad alte prestazioni

Design ed equipaggiamenti esclusivi, qualità perfetta

Con le sue eccezionali prestazioni, una dinamicità superiore e al contempo una spiccata idoneità all'uso quotidiano, la nuova Audi RS6 Avant, che verrà presentata per la prima volta al pubblico in occasione del Salone dell'Auto di Francoforte, monta il nuovo V10 con iniezione diretta FSI e due turbocompressori, è dotata di trazione integrale permanente quattro e di telaio sportivo con "Dynamic Ride Control" DRC. Con questa vettura quindi, nel segmento delle auto ad alte prestazioni di categoria superiore, vengono definiti nuovi parametri di riferimento. 426 kW (580 CV) e una coppia massima di 650 Nm garantiscono un'esclusiva sensazione di potenza. La nuova Audi RS6 Avant assicura però, allo stesso tempo, un elevato comfort di marcia, anche sui tragitti più lunghi.

I modelli Audi RS della quattro GmbH, simbolo di massima sportività, sono contraddistinti da un design incisivo ed elegante, da allestimenti esclusivi e da una qualità impeccabile. Come da tradizione, inoltre, alla loro sportività è abbinata la praticità tipica di una Avant. L'Audi RS2 è stata prodotta esclusivamente in versione Avant fin dal primo modello del 1993. Sebbene ad offrire l'esclusiva esperienza di guida di una Audi RS siano oggi le tre versioni berlina, Avant e Cabriolet, come nell'attuale RS4, i Clienti apprezzano in modo particolare la combinazione di dinamicità e versatilità garantita da una Avant.

Pertanto anche la nuova Audi RS6 verrà dapprima offerta solo in versione Avant, con un'incomparabile combinazione di 580 CV e una capienza massima del vano bagagli di 1.660 litri. La Audi RS6 Avant verrà lanciata sul mercato nella prima metà del 2008.

Il nuovo top delle prestazioni della categoria

La Audi RS6 ridefinisce il concetto di alte prestazioni nella categoria delle sportive di lusso. Con i suoi 426 kW (580 CV) non è solo il modello dalle più alte prestazioni dell'attuale gamma Audi e, fatta eccezione per le vetture da corsa come la Audi R10 TDI vincitrice di Le Mans, la Audi più potente di tutti i tempi, ma è anche nettamente superiore a tutte le concorrenti della più alta categoria di prestazioni.

Il dieci cilindri a V della RS6 si basa sui V10 della Audi S6 e della Audi S8 ma è stato riprogettato pressoché in ogni dettaglio per un netto aumento di potenza. I due turbocompressori provvedono pertanto a una spinta propulsiva sorprendentemente uniforme in tutta la fascia di regimi: la coppia massima di ben 650 Nm è disponibile da 1.500 a 6.250 giri con una potenza massima fra 6.250 e 6.700 giri.

Le prestazioni di una supersportiva

Grazie a questo propulsore la Audi RS6 Avant ha le prestazioni di una supersportiva. Per accelerare da 0 a 100 km/h la vettura impiega appena 4,6 secondi, già dopo 14,9 secondi raggiunge i 200 km/h. A 250 km/h la velocità viene autolimitata elettronicamente. Anche il rapporto peso-potenza è quello di una sportiva di prima categoria: con un peso della vettura di 2.025 kg, inclusa la trazione integrale quattro che assicura dinamicità e sicurezza di marcia, ogni CV della RS6 Avant deve spostare solo 3,5 kg.

L'architettura a dieci cilindri è la premessa fondamentale per ottenere un propulsore ad alte prestazioni di questa caratura. Con una lunghezza totale di 670 mm il V10 è straordinariamente compatto e, con un peso totale di 278 kg, assai leggero. La tecnologia TFSI della Audi, ovvero la combinazione di iniezione diretta e turbocompressore, garantisce un efficiente sfruttamento della potenza ed è mutuata dalla vasta esperienza nel campo dello sport automobilistico: a Le Mans l'auto da corsa R8, fra le prime ad adottare la tecnologia TFSI, ha conseguito vittorie su vittorie per la Casa dei quattro anelli.

Tecnologia dello sport automobilistico per un'elevata efficienza

Con l'iniezione diretta FSI il carburante, dosato con la massima precisione, viene convogliato nelle camere di combustione con una pressione che raggiunge i 120 bar. Ciò consente una compressione di 10,5, assai elevata per un motore Turbo, e, di conseguenza, una combustione altamente efficiente. Pertanto il motore si accontenta di un consumo di 13,9 litri, un ottimo valore considerando il suo potenziale prestazionale.

Un'altra caratteristica della tecnologia dello sport motoristico è la lubrificazione a carter secco del V10. Il modulo della pompa dell'olio e il serbatoio dell'olio, accuratamente progettati, garantiscono un'affidabile lubrificazione di tutti i componenti del motore e dei due turbocompressori anche con un'accelerazione trasversale permanente di 1,2 g.

Grazie alla tecnologia FSI e all'ottimizzazione di turbocompressore e conduzione dell'aria, il dieci cilindri risponde con spontaneità a ogni sollecitazione e converte immediatamente la minima pressione del pedale del gas in un'efficace accelerazione. Il biturbo non è quindi assolutamente un motore sportivo rude: anzi, il dieci cilindri è praticamente privo di vibrazioni e docile. In accelerazione il suo impianto di scarico bistadio con terminali a sezione ovale garantisce quell'acustica dal suono pieno e dalla natura prettamente sportiva che è tipica di una vettura ad alte prestazioni come questa. Chi desidera vivere quotidianamente un'esperienza ancor più coinvolgente per l'udito, può scegliere l'impianto di scarico sportivo offerto in alternativa.

tiptronic con innesti estremamente rapidi

Il tiptronic a sei rapporti è il cambio ideale per la potenza superiore della RS6. Il suo impianto idraulico e il suo sistema di gestione sono stati ottimizzati per tempi d'innesto estremamente brevi, i rapporti di trasmissione sono stati adattati. Naturalmente anche la nuova RS6 trasmette sulla strada la sua enorme potenza tramite la trazione integrale permanente quattro, la cui ultima generazione garantisce un notevole incremento della sicurezza di marcia e della stabilità rispetto alla semplice trazione posteriore, accentuando ulteriormente lo spiccato carattere dinamico della RS6.

Nella versione di base il differenziale centrale invia il 40% della coppia all'asse anteriore e il 60% a quello posteriore: questa configurazione della trazione leggermente accentuata sul retrotreno garantisce un handling particolarmente dinamico.

Telaio studiato per prestazioni e comfort

Il telaio della Audi RS6 è coerentemente concepito per la massima dinamicità di marcia con un comfort altrettanto buono anche sui lunghi tragitti. Ammortizzatori e sospensioni e l'intera elastocinematica dell'asse anteriore a quattro bracci e dell'asse posteriore a bracci trapezoidali sono adeguati al nuovo livello prestazionale. Riadattate sono anche le curve caratteristiche del servosterzo "servotronic" variabile in funzione della velocità. In questo modo lo sterzo risulta molto sensibile e fornisce un feedback ottimale del manto stradale.

Nel complesso la RS6 combina la precisione e l'esemplare comportamento in curva di una sportiva con la rilassata stabilità di marcia in rettilineo di una buona berlina idonea alle lunghe percorrenze. A ciò offre un fondamentale contributo il "Dynamic Ride Control" (DRC) di serie, già noto dall'attuale RS4 e opportunamente perfezionato. Questo sistema riduce i movimenti di rollio e beccheggio sull'asse longitudinale e trasversale del veicolo in modo particolarmente intelligente, assolutamente senza elettronica, solo sulla base delle leggi della meccanica dei fluidi.

Regolazione personalizzata dell'esperienza di marcia

Nel "Dynamic Ride Control" gli ammortizzatori sono collegati fra loro diagonalmente tramite due condotti dell'olio e due valvole di comando. I movimenti della carrozzeria, come ad esempio il rollio in una curva percorsa ad alta velocità su terreno irregolare, generano flussi d'olio che creano un'ulteriore forza di smorzamento. In questo modo la RS6 rimane ancora più stabile in curva e reagisce con molta più precisione ai movimenti dello sterzo del guidatore.

Su richiesta il "Dynamic Ride Control" della nuova RS6 può essere integrato con ammortizzatori regolabili in tre stadi. In questo modo è possibile personalizzare l'handling a seconda delle preferenze individuali o del percorso prescelto.

L'assetto sportivo plus se impostato in posizione "comfort" garantisce uno straordinario comfort di rotolamento, con il programma "dynamic" si adatta perfettamente a uno stile di guida impegnativo e in modalità "sport" offre la massima precisione di guida.

Anche il programma elettronico di stabilizzazione ESP è impostato in modo sportivo: gli interventi di regolazione molto ritardati consentono un elevato piacere di guida con la massima sicurezza di marcia. In alternativa l'ESP può anche essere completamente disattivato.

Freni in ceramica per una sportiva fuoriclasse

Una sportiva fuoriclasse come la Audi RS6 naturalmente ha bisogno anche di un impianto freni estremo. I dischi in acciaio di serie da 19” sono progettati per il massimo carico. Si tratta di una soluzione flottante, in cui la corona d’attrito in ghisa è imbullonata in modo solidale al tamburo in alluminio tramite perni metallici. In questo modo si aumenta la resistenza alle alte temperature e si riduce il peso dei freni.

A richiesta, in combinazione con i cerchi da 20”, è disponibile un impianto freni in ceramica. I dischi hanno un diametro di ben 420 mm davanti e 356 mm dietro, resistono senza difficoltà al caldo estremo e raggiungono elevate percorrenze. Altrettanto imponenti sono le misure degli pneumatici. I cerchi di serie da 19” nel nuovo design a 10 razze montano pneumatici 255/40 R 19, quelli da 20” a richiesta sono dotati di pneumatici 275/35 R 20.

Una forte personalità con forme funzionali

Con le sue forme originali la Audi RS6 si presenta forte e decisa, ma senza risultare minimamente aggressiva. Piuttosto, il design ben definito del frontale, con i paraurti rimodellati e le aperture accentuate, risulta funzionale. Il motore ad alte prestazioni ha bisogno di molta aria per respirare e raffreddarsi. L’appartenenza alla famiglia RS viene evidenziata dalla calandra single-frame in alluminio opaco con una griglia di protezione nera lucida con design a losanghe.

I fari della Audi RS6 sono piccoli capolavori high-tech: accanto alle luci di marcia bi-xeno, a richiesta con funzione di luci di svolta dinamiche “adaptive light”, sono integrati i fendinebbia alogeni per creare nello spoiler anteriore spazio per un maggiore afflusso d’aria. Un tocco particolare è conferito dalle luci per la marcia diurna con tecnologia LED. I dieci LED sul bordo inferiore di ogni gruppo di fari contribuiscono a rendere ben visibile la Audi RS6 sia di giorno che di notte. Una copertura piatta su lato superiore dei fari rende lo “sguardo” della sportiva di lusso ancora più intenso. I fari posteriori sono anch’essi realizzati con tecnologia LED.

Design nettamente ispirato alla trazione quattro originale

La parte posteriore della Audi RS6 è caratterizzata dai terminali a sezione ovale dell’impianto di scarico e dalla fascia inferiore del paraurti con inserto diffusore. Uno spoiler sul tetto infine completa l’aerodinamica di questa vettura dalle alte prestazioni. La fiancata si contraddistingue per gli ampi passaruota. I parafanghi anteriori, per contenere il peso, sono realizzati in alluminio esattamente come il cofano motore.

Oltre a creare lo spazio ideale per i possenti cerchi della nuova Audi RS6, ricordano anche una pietra miliare della storia dell'automobile. Il lato superiore piatto dei passaruota con un bordo ben definito figurava fra gli elementi di design della Audi quattro, la prima vettura a trazione integrale permanente, realizzata nel 1980. La verniciatura di serie è metallizzata/perla, con le nuove tonalità blu Sepang, grigio Monza e verde Monterrey riservate esclusivamente alla RS6.

Interni eleganti ed esclusivi

L'abitacolo della nuova RS6 è nello stesso tempo elegante, sportivo ed esclusivo. I materiali pregiati, abbinati in modo da risultare tanto sportivi quanto eleganti, evidenziano la straordinaria qualità di lavorazione tipica della Audi. Carbonio, alluminio, pelle e alcantara creano un'atmosfera assolutamente unica anche nel mondo delle automobili ad alte prestazioni.

L'elemento di comando centrale è, e rimane, il volante. È possibile scegliere tra un volante sportivo multifunzione con design a 3 razze e un volante sportivo RS ergonomico e appiattito nella porzione inferiore, anch'esso con comando multifunzione e bilancieri del cambio. Il cockpit è stato realizzato nel tipico design RS e prevede anche la segnalazione della pressione di sovralimentazione. Tramite il sistema di informazione per il guidatore è possibile visualizzare la pressione di sovralimentazione, la temperatura dell'olio e il lap timer.

Gli inserti sono realizzati in carbonio con bordatura di alluminio, il pannello del cockpit in lacca lucida nera. A garantire ulteriore luminosità nell'abitacolo provvedono i tasti color alluminio del pannello di comando MMI sulla consolle centrale, gli apriporta fresati e i pedali sportivi in look alluminio. I sedili sportivi fortemente profilati sono rivestiti con una combinazione di pelle e alcantara con impresso il logo RS6 o, a scelta, completamente in pelle Nappa setificata o Valcona.

Ampio equipaggiamento, opzioni personalizzate

Naturalmente questa automobile dalle alte prestazioni vanta un equipaggiamento di serie di qualità particolarmente pregiata che, oltre agli elementi tecnici e di design specifici della RS6, comprende ad esempio l'impianto audio con potente sistema "Bose Surround Sound", i sedili anteriori e posteriori riscaldati, il sistema di controllo della pressione dei pneumatici e l'"Audi parking system plus". E con le numerose opzioni high-tech della serie Audi A6 ogni RS6 può essere perfettamente personalizzata. La Audi RS6 diventa così una vettura sportiva di lusso utilizzabile con estrema versatilità e flessibilità anche nel tempo libero.