

Con 610 CV sprigionati dal suo motore V10 5,2 litri, la nuova Audi R8 Plus ha la potenza più elevata in assoluto tra le vetture di Ingolstadt.

Grazie anche al contenimento dei pesi, l'accelerazione 0-100 km/h si svolge in 3"2/10 e la velocità massima raggiunge i 330 km/h. A titolo di confronto la "cugina" Lamborghini Huracan, con motore analogo della medesima potenza, stacca anch'essa lo 0-100 km/h in 3"2/10, a fronte di una velocità massima di 325 km/h.



C'è anche una versione "più tranquilla"

Attualmente la Audi R8 è proposta con il solo **motore V10 5,2** che, oltre alla configurazione da **610 CV**, è **disponibile nella variante da 540 CV**. Anche in questo caso le prestazioni sono di primissimo piano, come attesta il tempo pari a 3"5/10 nello 0-100 km/h e la velocità massima di 320 km/h. Entrambe le varianti di questo propulsore, collocato in posizione centrale, vantano la lubrificazione a carter secco. Sistema proveniente direttamente dalle competizioni che assicura il costante approvvigionamento di olio al motore anche nelle situazioni limite, come ad esempio le massime accelerazioni longitudinali e trasversali e le frenate al massimo. Infine, la sonorità coinvolgente tipica del V10 Audi è diventata ancor più piena, mentre a richiesta vi è uno scarico sportivo.

Trasmissione di riferimento



A monte del motore V10 si trova il **cambio S**

tronic a sette rapporti, caratterizzato (secondo la Audi) da passaggi di marcia fulminei. Tale trasmissione ha programmi di funzionamento completamente automatici, oppure il setup manuale tramite le palette al volante e la classica leva centrale. Peccato che quest'ultima, la stessa del nuovo Q7, **vada spinta per salire di rapporto e tirata per scalare**. Francamente da un Marchio come Audi, che vanta una lunga militanza nel motorsport, ci saremmo aspettati il contrario. Quanto alla trazione, essa è la celeberrima quattro della Audi nella sua versione più avanzata. In dettaglio, vi è una frizione a lamelle che ripartisce la coppia in modo completamente variabile in base alle situazioni contingenti, arrivando fino al 100% al retrotreno o all'avantreno.



Meccanica ed elettronica convivono alla grande

Sulla Audi R8 vi è una perfetta interazione tra la pura meccanica e l'elettronica. Per quanto concerne l'assetto, per esempio, vi sono le **sospensioni a doppi bracci trasversali in alluminio** con gli ammortizzatori a regolazione elettronica (optional) Audi Magnetic Ride. Inoltre, il sistema Audi Drive Select ha quattro modalità di regolazione che agiscono su risposta motore, sterzo, cambio, regolazione degli ammortizzatori, valvole impianto di scarico e controllo di stabilità ESC.



Il materiale giusto nel punto giusto

Nel modello di punta R8 V10 Plus la massa a vuoto è di soli 1.555 kg, mentre **il peso a secco è addirittura di 1.454 kg**. Il fattore determinante di tale risultato è la struttura Audi Space Frame che pesa appena 200 kg grazie a una struttura multi materiale innovativa. E' composta per il 79% da alluminio e per circa il 13% da un materiale rinforzato con fibre di

carbonio CFRP. In sostanza si tratta di una tecnologia in linea con il concetto tipicamente Audi "il materiale giusto, nella giusta quantità e nel punto giusto". Concludendo, dal punto di vista stilistico la nuova R8 si è evoluta rimanendo fondamentale se stessa. Crediamo non vi sia complimento migliore per lei.

Gian Marco Barzan

Photogallery

