Essai – Audi RS 4 Avant : Fini d’être discrète, elle en a et elle le montre

Une RS 4 qui n’existe qu’en break et animée par un moteur de moins de 3 litres turbocompressé, nous voilà de retour en l’an 2000. Je n’ai que la moitié de l’âge requis pour conduire mais je ponce déjà les circuits sur la PlayStation. La B5 est déjà là, sur mon écran à tube cathodique et dans sa robe rouge emblématique. Qu’est-ce qui a changé trois filiations après ? Et bien j’ai droit de la conduire…

- V6, biturbo, essence, 2’894 cm^3
- 450 ch de 5’700 à 6’700 t/min
- 600 Nm de 1’900 à 5’000 t/min
- Boîte de vitesses Tiptronic, 8 rap.
- Vitesse maxi : 280 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.1 sec.
- Poids : 1’715 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’781 x 2’022 x 1’404
- Conso. mesurée : 9.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 199 g/km (G)
- dès CHF 103’000.-, mod.essayé: CHF 136’000.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Avec cette génération B9 de la RS 4, Audi redonne une digne héritière à la RS 2 qui devait concurrencer les modèles AMG et Motorsport des rivaux premiums allemands. Après un écart vers la berline et le moteur atmosphérique, la marque d'Ingolstadt a retrouvé le chemin de la voiture pour papa pressé ou le parfait sleeper (ndlr: voiture performante mais qui se cache sous une robe anodine). Mais désormais, difficile de passer inaperçu à son bord. Voilà peut-être le plus grand changement qu'elle a subi.

A l'extérieur

Les voitures de la gamme S et RS concoctée par Quattro, département performance de Audi, endossent un kit carrosserie dédié. Avec le temps, celui-ci est devenu de plus en plus affûté pour en arriver à quelque chose de carrément agressif. Cette B9 a de la gueule, elle me plait. Ses phares matriciels à LED vous foncent dessus même à l'arrêt.

Le bouclier avant est tout en muscle, avec cette calandre proéminente en nid d'abeille, cette lame noire au ras du sol et même ces prises d'air au bout des phares. La RS 4 se distingue même en trouvant un emplacement esthétique pour son radar de distance actif. Logées à la place des antibrouillards, les cellules ne viennent pas inutilement au centre de la gueule béante.

Autres détails à l'avant, le capot est tellement large qu'il déborde sur les ailes. La

jointure se fait exactement sur une nervure de l’aile et qui la rend pratiquement invisible. Les ailes sont très, très larges. A l’arrière, on y poserait le coude, tant c’est costaud. Tout au bout de l’aile, on retrouve un extracteur d’air en bout de phare arrière.

Enfin, dans le diffuseur viennent se loger deux silencieux d’échappement format XL en finition noir, pack optique sombre oblige. Cette option permet de remplacer tous les ornements de style chromé par des pièces noir et une option gratuite permet d’en faire alors autant avec les barres de toit. Sur ce vert sombre Sonoma, c’est une combinaison gagnante.

Justement cette couleur, elle tranche radicalement avec les habitudes de commande du marché auto actuel. Choix audacieux à y réfléchir un peu plus attentivement. A la nuit tombée, elle se fond dans la circulation. De jour c’est une couleur qui capte l’attention. Pas criarde, elle n’interpelle pas les gens de loin, mais de près le quidam s’arrête un instant pour poser son jugement. Le mien est fait : j’adore.

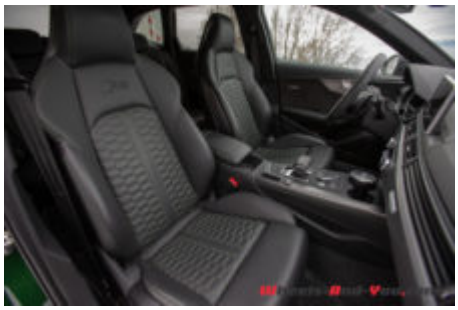
A l'intérieur

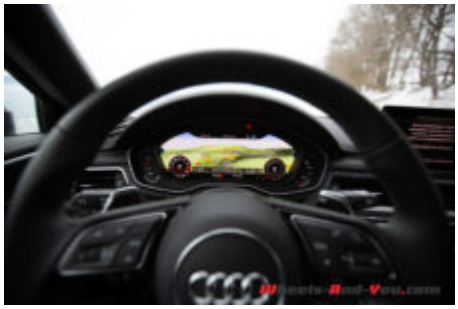
Un certain soin a été apporté au choix de l'intérieur. Il est partout orné de surpiqûres vertes, aussi bien au volant que sur l'assise des sièges sport brodés en nid d'abeille. Chez Audi Suisse, on a poussé le souci du détail jusqu'à régler l'éclairage d'ambiance sur vert, délicate attention.

Plus généralement, j'aime le look de l'intérieur. La planche de bord est élégante mais je regrette ce plastique trop commun sur le dessus. La finition aluminium est jolie aussi, mais pourquoi lui avoir appliqué un faux effet carbone ? Un finish brossé aurait été plus distingué que de feindre la fibre. D'autant que l'option carbone existe au catalogue.

Le sélecteur de vitesse est imposant, il tient très bien en main alors qu'on s'en sert peu. C'est surtout un appui pour le poignet lorsqu'on se sert du sélecteur rotatif tactile juste devant. Avec lui on navigue à travers tous les menus du MMI, l'infodivertissement Audi. Lorsque je dis tous, c'est au sens propre, car l'écran central n'est pas tactile ! Préparez-vous à voir vos passagers poser leurs doigts puis lancer l'air goguenard "Ce n'est même pas tactile ?!" En effet, mais sauf dans CarPlay je suis entièrement satisfait des commandes.

Les places arrière sont dignes d'une voiture de moins de 5 mètres, adaptées à des adultes de gabarit pas trop imposant car des concessions ont dû être faites pour l'espace aux jambes. Le reste du confort est optimal, avec une climatisation dédiée et des sièges chauffants. Enfin, dans la partie Avant (le break de chez Audi si des fois il y en a qui ne le savent pas), le volume de chargement est intéressant, d'autant plus que le système Fixiset permet d'organiser et d'attacher son barda en un tour de main.





Sous le capot

Le dernier moteur turbo d’une RS 4 nous avait été concocté en collaboration par Quattro et Cosworth. Avec un turbo par rangée de cylindre, on avait il y a presque deux décennies 380 ch dans un break. Le V6 de cette RS 4 B9 fait 2.9 L et développe 450 ch. Avec la suralimentation par deux turbos, la plage d’utilisation des 600 Nm de couple s’étend de 1’900 à 5’000 t/min. Autrement dit, la voiture est toujours prête à bondir.

La boite 8 rapports est une Tiptronic, c’est à dire une boîte automatique à commande séquentielle. Celle-ci n’a qu’un embrayage (et non deux comme la

boîte S Tronic), mais est réactive à une sollicitation de la pédale des gaz ou une impulsion sur les palettes ou le levier. Les paramètres de la boite ainsi que du moteur sont en outre liés au Dynamic Ride Control avec les suspensions pilotées destinées à adapter le comportement du châssis à la conduite qu'on souhaite adopter.

Au volant

Une fois que je me suis glissé dans le siège, le volant à méplat tombe dans les mains. Avec son cuir perforé et son dessin étudié, j'aime beaucoup l'étreindre durant tout mon essai. Le nombre de fonctions auxquels ses boutons donnent accès est impressionnant, bien qu'il me faille du temps pour tous les découvrir. En parcourant paisiblement les routes du pays, le break survitaminé montre une grande aisance à se fondre dans le trafic. Même sa consommation impressionne ! Seulement 8.8 l/100 km sur l'autoroute.

En milieu urbain, le V6 consomme de facto plus. Les nombreux arrêts et démarrages ont logiquement raison de la moyenne affichée. Mais surtout, il faut prendre garde aux largeurs de la voiture. Malgré son équipement pléthorique, je regrette l'absence de caméra 360° ou frontale pour m'aider dans mes manœuvres. Laissons ces aspects raisonnables de côté pour les émotions que déclenche cette RS 4.

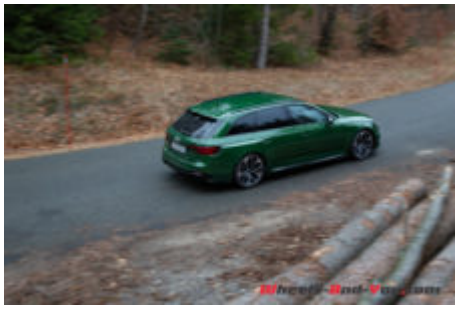
Même sur le réglage le plus confortable, une sollicitation vigoureuse de la pédale de droite lancera la bête féroce de 450 chevaux qui loge sous le capot. La boite

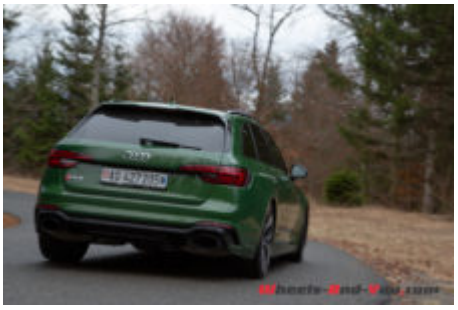
Tiptronic attendra d’être en mode dynamique ou S pour être véritablement rapide, mais elle ne tarde pas non plus à tomber un rapport. La reprise est vigoureuse sur une bande sonore agréable au travers des échappements RS Sport.

Les trains roulants sont voués à la sportivité. Avec le châssis Dynamic Ride, il devient extrêmement rigide à la demande. Rien ne sert d’essayer de la déborder, l’auto restera sur ses rails en passant un maximum de puissance au sol. L’ensemble est tellement rigide que dans des enchaînements on ne sent pas la caisse balancer d’un côté à l’autre sous l’effet de la force centrifuge. Au lieu de ça, l’arrière est bien assis et enroule les lacets comme une petite sportive de 1’700 kg.

En revanche lorsqu’on décide d’utiliser tout le potentiel sportif de la RS 4, on peste parfois sur la boite de vitesse qui semble chercher le pignon suivant l’espace d’un instant. Ceci apparaît aussi en prenant le contrôle de la boîte, l’ordre donné à la palette prend un détour sur le câblage et arrive une fraction de seconde plus tard à destination. En toute situation, on peut compter sur un freinage puissant qui vient très tôt sous la pédale sans trop perdre de progressivité. Le système est largement dimensionné pour encaisser de fortes sollicitations à répétition sans noter de changement au volant.

Pour près de CHF 2’000.- supplémentaires, Neckersulm nous autorise un bon 30 km/h de plus sur la vitesse maximum du break pour famille pressée. La reprise, même à 120 km/h étant des plus vigoureuses, j’aurais vraiment aimé emmener ce spacieux bolide sur les routes d’outre-Rhin. Hélas, la voiture est préparée pour un essai hivernal, logique au mois de janvier, et l’opportunité ne s’est pas présentée. Je garde un peu d’inachevé lors de cet essai déjà fort agréable.





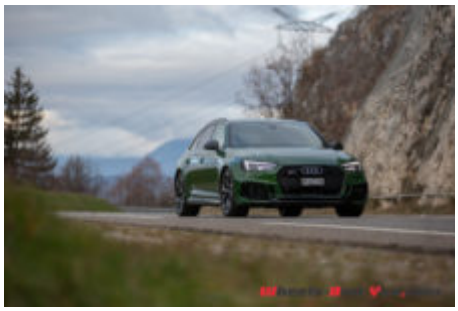
Verdict

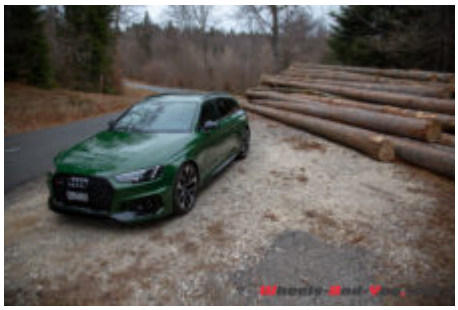
Le compromis proposé par Audi dans cette “A4” bien énervée est très séduisant. Pourtant sa robe ne permet plus vraiment de se fondre dans la masse. Avant, le

néophyte n’y voyait rien, maintenant il n’y a que la mythique R5 Turbo qui a des ailes encore plus larges.

Pour les performances, pas de compromis, elle en met plein les yeux. Elle est toujours prête à bondir en avant, si bien que l’on souhaiterait avoir la route pour soi. Comme ce n’est pas le cas, la RS 4 est quand même douée pour cruiser tranquillement avec un appétit frugal.

Tout semble pour le mieux avec ce break sportif, jusqu’à jeter un œil à la liste des équipements. Les options donnent le vertige. Je croyais certaines bien installées dans une dotation de série, mais la marque allemande n’hésite pas à les facturer. Le stéréotype a la vie dure et il faut se résoudre à cocher bon nombre de cases pour passer commande de cette auto aussi pratique que riche en émotions.





<u>Prix et options – Audi RS 4 Avant</u>

Prix de base : CHF 103’000.-

Vert Sonoma métallisé : CHF 1’160.-

Echappement RS-Sport : CHF 1’560.-

Rails de fixation avec Fixiset : CHF 270.-

Sièges chauffants avant et arrière : CHF 440.-

Contrôle de pression des pneus : CHF 330.-

Système Audio Bang & Olufsen : CHF 1’110.-

Head-Up Display : CHF 1’280.-

Jantes alu 5-Doppel Edge noir : CHF 3’000.-

Phares Audi Matrix LED : CHF 1’120.-

Rétroviseurs à fonction mémoire : CHF 450.-

Inserts en cuir Nappa fin : CHF 850.-

Cuir Nappa brodé nid d’abeille : CHF 1’110.-

Audi side assist (contrôle des angles morts) : CHF 330.-

MMI Navigation plus : CHF 0.-

Siège conducteur à fonction mémoire : CHF 270.-

Pack d’assistances Tour : CHF 1’940.-

Rétroviseurs extérieurs noir : CHF 140.-

Reprogrammation V-Max 280 km/h : CHF 1’960.-

Pack “Infotainment” : CHF 3’420.-

Pack optique noir brillant : CHF 720.-

Barres de toit noir : CHF 0.-

Châssis RS-Sport plus avec Dynamic Ride Control : CHF 2’540.-

Aide au démarrage en côte : CHF 110.-

Finition Aluminium Race anthracite : CHF 460.-

Quattro avec différentiel sport : CHF 770.-

Caméra de recul : CHF 590.-

Finition normale : CHF 100.-

Garantie +2 ans / 100’000 km : CHF 1’030.-

Audi virtual cockpit 12.3” : CHF 650.-

Pack éclairage d’ambiance : CHF 130.-

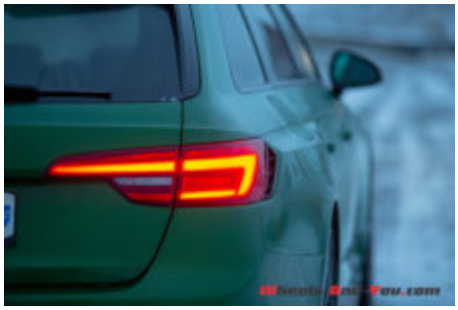
Pack design Audi Exclusiv : CHF 4’530.-

Verres teintés : CHF 630.-

<u>Prix TOTAL : CHF 136’000.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cet Audi RS 4 Avant.



A lire aussi

Essai – Audi SQ5 3.0 TFSI : Légers changements pour garder les clients fidèles

Essai – Audi Q2 Sport 2.0 TDI Quattro : Le début d’une nouvelle ère ?

Essai – Audi A3 Sportback 2.0 TFSI : Technik über alles

Essai – Audi Q7 e-tron Quattro : Espace XL pour conso verte

Essai – Audi A4 Avant V6 3.0 TDI Quattro : Bien sous tous rapports

Essai – Audi A4 2.0 TDI : Rigueur et efficacité toute germanique

Essai – Audi TT Coupé : Une version mini de la R8 ?

Essai – Audi A6 Avant 3.0 TDI : 4 anneaux pour une A6

Essai – Audi A3 Sportback e-tron : Quand électrique et thermique font des étincelles !

Premier contact – Audi Q7 : Plus, mieux et moins lourd…

Essai – Audi S1 Sportback : Petit mais costaud

Essai – Audi SQ5 TDI : “S” en mode mazout

Essai – Audi A3 berline 1.8 TFSI : le retour du tricorps ?

Essai – Audi RS5 Cabriolet : Das Muskelauto

Essai – Audi A1 Sportback 1.4 TFSI : Un concentré d’espace

Essai – Audi Q3 2.0 TDI : Jamais deux sans trois !

Essai – Audi Q5 Hybrid Quattro : Un exercice minimal…

Nouveauté – Audi SQ5 TDI

Nouveauté – Audi TT RS

Présentation – Audi e-tron GT concept

Nouveauté – Audi R8 MY2019

Nouveauté – Audi SQ2

Présentation – Audi e-tron

Présentation – Audi PB18 e-tron concept car

Nouveauté – Audi Q3

Nouveauté – Audi TT

Nouveauté – Audi A1 Sportback

Nouveauté – Audi Q8

Nouveauté – Audi A6 Avant

Présentation – Audi RS 5 Sportback

Nouveauté – Audi A6 Sedan

Nouveauté – Audi A8

Présentation – Audi e-tron Sportback concept

Nouveauté – Audi RS 3 Sportback

Présentation – Audi Q8 concept

Nouveauté – Audi A5 et S5 Cabriolet

Nouveauté – Audi RS3 berline

Nouveauté – Audi Q5 MY2017

Nouveauté – Audi A5 et S5

Nouveauté – Audi TT RS Coupé et Roadster

Nouveauté – Audi R8 Spyder V10

Nouveauté – Audi SQ7 TDI

Nouveauté – Audi RS 6 Avant performance et RS 7 Sportback performance

Nouveauté – Audi S4 et S4 Avant

Présentation – Audi e-tron quattro concept

Nouveauté – Audi SQ5 TDI plus

Nouveauté – Audi S8 plus

Nouveauté – Audi A4 et A4 Avant

Présentation – Audi TT clubsport turbo

Nouveauté – Audi R8

Présentation – Audi Prologue Avant

Nouveauté – Audi Q7

Nouveauté – Audi RS 3 Sportback

Nouveauté – Audi TT et TTS Roadster

Nouveauté – Audi A3 Sportback e-tron

Présentation – Audi A3 Clubsport Quattro Concept

Nouveauté – Audi R8 LMX

Présentation – Audi TT Offroad Concept

Présentation – Dessins officiels de la nouvelle Audi TT

Nouveauté – Audi S3 Cabriolet

Nouveauté – Audi S1 et S1 Sportback

Nouveauté – Audi RS4 Avant Nogaro Selection

Nouveauté – Gamme Audi “Ultra”

Présentation – Audi Allroad Shooting Brake Concept

Avant-première – Audi Q1

Présentation – Audi Nanuk Quattro Concept

Nouveauté – Audi A3 Cabriolet

Présentation – Audi Sport Quattro Concept

Nouveauté – Audi A3 Sedan

Présentation – Audi A3 e-tron

Nouveauté – Audi RS Q3

Nouveauté – Audi S3 Sportback

Nouveauté – Audi RS7 Sportback

Présentation – Audi SQ5 TFSI

Nouveauté – Audi RS6 Avant

Nouveauté – Audi S3

Nouveauté – Audi A3 Sportback

Nouveauté – Audi RS5 Cabriolet

Nouveauté – Audi SQ5 TDI

Economie – Audi rachète Ducati

Présentation – Audi RS Q3 Concept

Genève 2012 – Audi A3

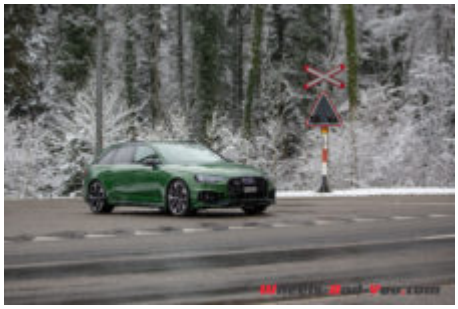
Genève 2012 – Audi RS4 Avant

Genève 2012 – Audi TT RS plus

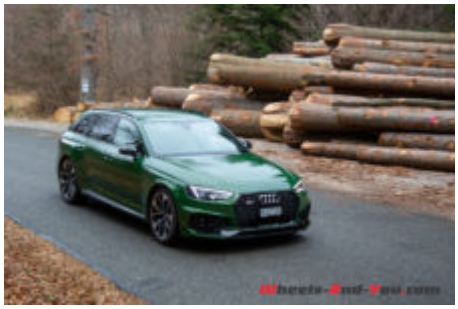
Genève 2012 – Audi A6 Allroad

Genève 2012 – Audi A1 2.0T Quattro

Nouveauté – Audi RS4 Avant



Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com