Essai – Audi R8 Spyder V10 RWD : Elle a presque tout d'une supercar…

Affublée de quatre roues motrices, l'Audi R8 se place sur le marché automobile depuis plusieurs années avec une relativement bonne réussite. Trop gentille ou trop docile pour les amateurs de véritables sportives, le constructeur allemand leur a répondu en déclinant la bête dans une version propulsion. Suffisant pour la transformer en supercar ? La réponse dans cet essai.



- V10, essence, 5'204 cm^3
- 540 ch à 7'800 t/min
- 540 Nm à 6'400 t/min
- Boite de vitesse S tronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 318 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.8 sec.
- Poids : 1'835 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'429 x 1'940 x 1'242
- Conso. mesurée : 14.38 l/100km
- Emissions CO_2 : 308 g/km (G)
- dès CHF 169'200.-, mod.essayé: CHF 204'125.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière, Sébastien Morand

Présentée au Mondial de Paris en 2006, la R8 a fait débarquer Audi dans un segment auquel la marque n'avait jamais goûté et au sein duquel la concurrence est bien en place, avec Ferrari et Porsche en tête.

Avec une ligne futuriste pour l'époque, elle a su immédiatement trouver un public. J'avoue que pour ma part, mes sentiments sont partagés, même si son style unique, qui ne cherche à ressembler à personne, me convainc assez, sans pour autant me faire chavirer. J'apprécie également sa motorisation singulière, un V10 atmosphérique.

Cependant, à l'occasion de notre essai l'année dernière de la R8 Coupé V10 Performance, j'avais pu rouler quelques kilomètres et clairement, pour moi, ça manquait de saveur. La TT-RS Roadster essayée à la même période par mes soins m'avait procuré bien plus de plaisir.

Du coup, depuis que j'ai découvert que le constructeur d'Ingolstadt l'avait décliné en propulsion (RWD / Rear Wheel Drive), cela m'interpellait d'en prendre le volant. De surcroit, nous bénéficions de la déclinaison Spyder, je ne peux qu'approuver, tant j'aime rouler cheveux au vent.





A l'extérieur

Cette deuxième génération de R8 a été lancée en 2015, puis elle a subi un léger restylage en 2018 avec notamment une nouvelle calandre qui s'inspire du modèle de compétition, la R8 LMS GT3. Radicalement plus agressive que la première mouture, je la trouve un brin vulgaire. Comme je le disais en préambule de mon article, ce dessin divise mon esprit entre le fait qu'elle est clairement différente du reste des sportives, un point positif, et un côté vraiment « show off » qui me dérange. En tout cas, une chose est sûre, les têtes se retournent sur son passage ! Pour avoir laissé le volant à un collègue afin de la voir évoluer depuis une autre

voiture, j'ai parfaitement compris pourquoi tout le monde se pousse sur l'autoroute lorsqu'on arrive derrière au volant de cette R8. Son look est agressif et provocateur, impossible de ne pas la remarquer.

Notre Spyder reprend logiquement les codes stylistiques du Coupé essayé début 2020 avec, en premier lieu, cette imposante calandre qui semble vouloir avaler tout ce qui se mettra en travers de son chemin. L'arrière, large et massif, est moins extravagant, sans pour autant se la jouer discret. Sans compter les énormes sorties d'échappement et les grilles d'aération, laissant apparaître la tubulure de ce dernier, qui confirment que l'allemande a du caractère.

La capote en tissu se replie intégralement au-dessus du volumineux V10 et offre à l'auto une ligne parfaitement réussie aussi bien capotée que décapotée. Ce n'est pas toujours le cas avec les décapotables, il me semblait important de le préciser.

De plus, la splendide robe « Brun Argus » avec effet mat de notre voiture d'essai, couplée aux belles jantes 20 pouces (en option) avec finition bronze, confèrent à l'ensemble une prestance indéniable. Je ne peux que féliciter le service presse d'Audi Suisse pour cette configuration, c'est magnifique !



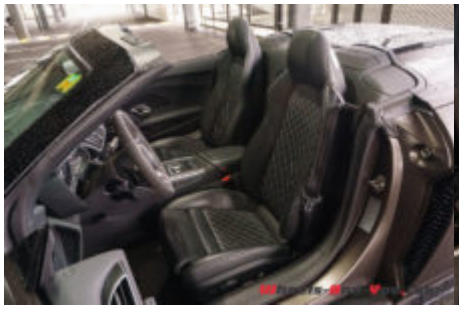


A l'intérieur

Autant la carrosserie est aguichante, autant à bord on retrouve le classicisme Audi. C'est à mon goût bien trop sobre, voir triste, au vu du segment bien précis de cette déclinaison RWD de la R8.

Habillé entièrement de noir, l'habitacle se veut élégant et sage, alors que j'aurais aimé de la sportivité, voire de la bestialité. Les assises sont confortables, toutefois j'ai eu beaucoup de peine à trouver une position de conduite agréable. D'une part je suis assis trop haut, mais aussi il m'est impératif de mettre le dossier à la verticale si je veux pouvoir tendre mes jambes et encore, je n'y arrive pas totalement. On aurait aussi pu espérer des sièges plus typés baquet avec un meilleur maintien, mais assurément cela aurait péjoré le confort. Reste que c'est un modèle spécifique, orienté plaisir de conduite, il eût été judicieux de pousser l'exercice un peu plus loin.

Toutefois, aucun véritable reproche à lui faire, la qualité est au rendez-vous, la présentation et les fonctionnalités sont sans faille. A ce jeu, difficile de contester le savoir-faire du constructeur allemand. Mais pour moi, ça manque de piquant. Si on peut le considérer comme un gage de rigueur pour les autos « normales » de la gamme Audi, je trouve que c'est dommage pour cette voiture si singulière.





Sous le capot

Probablement parmi les derniers du genre, c'est un majestueux V10 qui prend place en position centrale arrière. Difficile de l'admirer, si ce n'est par une ouverture restreinte tout à l'arrière qui permet avant tout d'aller contrôler le niveau d'huile. En analysant la conception de l'auto, je constate facilement que la motorisation occupe la quasi-totalité de la partie située derrière le cockpit. A l'utilisation, je me rends aussi compte que ça turbine bien là dessous tant cela dégage de la chaleur.

Pour cette mouture RWD, le V10 5.2 propose une puissance de 540 ch à 7'800 t/min pour un couple de 540 Nm à 6'400 t/min. C'est 30 ch de moins que la version Quattro et 80 ch de moins que la Quattro Performance essayée l'année dernière. Certes elle perd 55 kg sur la balance en comparaison d'une R8 Spyder V10 Quattro, mais je ne comprends pas pourquoi les caractéristiques techniques

ont été revues à la baisse alors qu'on s'oriente vers un modèle plus sportif. Étonnante stratégie, comme si on avait voulu faire une déclinaison radicale sur le papier, mais pas trop dans la réalité car cela doit rester à la portée de tout le monde. Néanmoins, à la conduite, on ressent clairement l'agrément de ne plus avoir le système Quattro, j'y reviens dans un instant.

En matière de consommation, la fiche technique annonce, en cycle mixte WLTP, une moyenne de 13.6 l/100km. Je mesure pour ma part 14.38 l/100km sur la totalité de mon essai, une valeur très proche de celle annoncée par l'ordinateur de bord. Je trouve que c'est particulièrement raisonnable compte tenu de la mécanique qui anime cette allemande. De plus, sur un trajet exclusivement autoroutier, l'ordinateur de bord me gratifie d'un petit 10.4 l/100km, il y a de quoi rouler sobrement avec cette R8. D'ailleurs, ça se ressent à la conduite, dès qu'on cruise à allure modeste et qu'il faut subitement relancer de manière vive, un léger temps de réaction est nécessaire. Je pense que tout est conçu pour répondre au mieux aux normes anti-pollution et, du coup, si on sollicite franchement l'auto, il faut que tout se réactive pleinement. Ma foi, c'est le monde d'aujourd'hui, où la raison a pris largement le dessus de la passion et cela même sur une voiture à vocation plaisir comme cette R8 Spyder V10 RWD.





Au volant

Intimidante lorsqu'on s'en approche, il suffit de s'installer au volant pour que cet effet s'amenuise. Si vous avez déjà conduit une Audi, vous vous sentirez en terrain

connu. Après avoir pesté un bon moment pour régler mon siège, j'attaque cet essai avec un aller-retour à Soleure, via l'autoroute. La météo est au beau fixe, il est donc logique de décapoter, même s'il ne fait pas chaud et que ça souffle un peu. Pas d'inquiétude à avoir, il suffit de remonter les vitres latérales, ainsi que la petite glace située à l'arrière entre les sièges, pour minimiser les turbulences.

En mode « Auto », je constate rapidement que cette R8 est parfaitement docile. Le moteur est plutôt discret, les changements de rapport quasiment imperceptibles, j'en viens à oublier que c'est au volant d'une R8 que je suis. C'est encore plus choquant lorsqu'on ferme le toit. Dès lors, avec une plutôt bonne isolation phonique, l'ambiance à bord est celle d'une banale A3. J'abaisse donc la vitre arrière pour au moins entendre chanter le V10, mais là encore, il faut lui faire prendre des tours pour qu'il se manifeste.

En milieu urbain c'est pareil, très maniable et avec une mécanique douce, cette R8 permet d'évoluer en tout quiétude. Tout comme le Coupé Quattro, aucun souci pour exploiter l'auto au quotidien du moment que vous pouvez assumer l'image qu'elle dégage.

Jusque-là, pas de surprise, je n'en attendais pas moins d'une Audi. Reste à voir si cette déclinaison RWD offre un véritable tempérament sportif lorsqu'on attaque les petites routes. Direction la campagne vaudoise et la Vallée de Joux, c'est toujours aussi paisible, il convient donc de switcher en mode Dynamic et de bien évidemment de décapoter, ou au minimum descendre la vitre arrière. Il est également impératif de passer la boite en manuelle question de monter un peu les régimes moteur, sinon c'est vraiment trop aseptisé.

Le V10 se met à chanter plus ouvertement, ça commence à devenir plaisant et, dès les premiers virages, je constate une différence flagrante avec le Coupé Quattro essayé l'année dernière. Moins de lourdeur dans le comportement routier, une touche d'agilité en plus, pas de doute la suppression du système quatre roues motrices est bénéfique.

Toutefois, même si les courbes s'avalent à bon rythme sans prendre de roulis, je trouve qu'il manque un petit truc pour que ça soit jouissif. Comme l'avait déjà mentionné mon collègue lors de son essai de la R8 Coupé V10 Performance, avec un tel look, on aurait aimé plus de bestialité afin de la classer dans la catégorie supercar car, finalement, elle est quand même un peu trop extrême, surtout du

fait de son apparence, pour être considérée comme une véritable GT.

Malgré l'agrément bien meilleur de cette version RWD, je rejoins son avis et j'ai de la peine à placer cette R8 dans un segment précis. Face à la concurrence, j'opterai plus facilement pour une McLaren 570S Spider si je veux de la performance ou alors une Aston Martin Vantage Roadster, voir une Porsche 911 Cabriolet, si je préfère m'orienter sur une GT sportive.

Globalement, tout cela n'est que mon appréhension personnelle, car en toute objectivité, cette R8 Spyder V10 RWD est une excellente voiture à laquelle on ne peut pas reprocher grand-chose. Même sous une pluie battante, son comportement routier est exemplaire du moment qu'on sait rester raisonnable. J'en reviens à ce que je disais avant, les ingénieurs allemands ont voulu dévergonder leur fleuron, mais ils y sont allés avec parcimonie afin de conserver toutes ses qualités pour une utilisation de tous les jours.



Verdict

Radicalement provocante avec son apparence ultra aguicheuse, la R8 se veut une voiture parfaitement exploitable par une large clientèle dévouée à la marque aux quatre anneaux. Elle est encore plus exclusive dans cette déclinaison Spyder et surtout avec la configuration de notre voiture d'essai.

Pour ma part, j'espérais plus de bestialité avec cette déclinaison RWD, mais j'avoue que je suis particulièrement exigeant pour cela. Cette R8 n'est donc pas une supercar à mes yeux, elle reste une GT sportive avec un look unique. Est-ce que cela suffira pour justifier la pérennité de cette version ? L'avenir nous le dira, pour autant bien sûr qu'il y en ait un pour de telles voitures disposant d'une véritable motorisation orientée passion.








<u>Prix et options – Audi R8 Spyder V10 RWD</u>

Prix de base : CHF 169'200.-

Peinture « Brun Argus effet mat » : CHF 7'160.-

Jantes 5-V-rayons bronze : CHF 2'600.-

Décor titane mat : CHF 790.-

Baguettes de seuil éclairé : CHF 850.-

Feux arrière à LED : CHF 330.-

Garantie +2 ans / 100’000 km : CHF 3’080.-

Audi smartphone Interface : CHF 650.-

AE – Eléments de commande 12 h : CHF 1’630.-

Coutures contrastée : CHF 920.-

Paquet de cuir pleine : CHF 6’610.-

Système de navigation MMI plus : CHF 4’400.-

Version fumeur : CHF 70.-

Pédales et repose-pied en alu : CHF 470.-

Siège passager ISOFIX : CHF 160.-

Paquet optique noir plus : CHF 400.-

Cuir nappa fin (losanges) : CHF 650.-

B & O Sound System : CHF 2’480.-

Paquet d’éclairage intérieur : CHF 500.-

Audi connect Infotainment : CHF 650.-

Sièges électrique avec mémoire : CHF 1’890.-

Caméra de recul : CHF 810.-

Phares LED avec lumière laser : CHF 4’590.-

Audi phone box : CHF 640.-

Bonus Premium : CHF -7’610.-

Prix TOTAL : CHF 204’125.-





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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cette Audi R8 Spyder V10 RWD, ainsi qu'au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.













A lire aussi

Essai – Audi RS 6 Avant : Une dévoreuse de bitume !

Essai – Audi Q3 Sportback 45 TFSI : Le petit SUV à vocation sportive

Essai – Audi R8 Coupé V10 Performance : Pilotage en eaux troubles

Essai – Audi Q7 50 TDI : Ein Qolossaler SUV

Essai – Audi TT-RS Roadster : Le cabriolet deux places parfait, mais est-ce suffisant ?

Essai – Audi SQ8 TDI : Chauffeur, à St-Moritz s'il vous plaît !

Essai – Audi e-tron 55 Quattro : A-t-elle de quoi rivaliser avec les références actuelles ?

Essai – Audi A8 55 TFSI : LA limousine de chez Audi

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

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 e-tron GT quattro & RS e-tron GT

Nouveauté – Audi Q5 Sportback & SQ5 Sportback TDI

Nouveauté – Audi SQ2

Nouveauté – Audi S3

Nouveauté – Audi e-tron S et e-tron S Sportback

Nouveauté – Audi A3 Berline

Nouveauté – Audi RS 5

Nouveauté – Audi e-tron Sportback

Nouveauté – Audi A3 Sportback

Nouveauté – Audi RS Q8

Nouveauté – Audi R8 V10 RWD

Nouveauté – Audi S8

Présentation – Audi AI:TRAIL

Nouveauté – Audi RS 6 Avant

Nouveauté – Audi Q3 Sportback

Nouveauté – Audi Q7

Nouveauté – Audi A4

Nouveauté – Audi S5 TDI, S6 TDI et S7 TDI

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

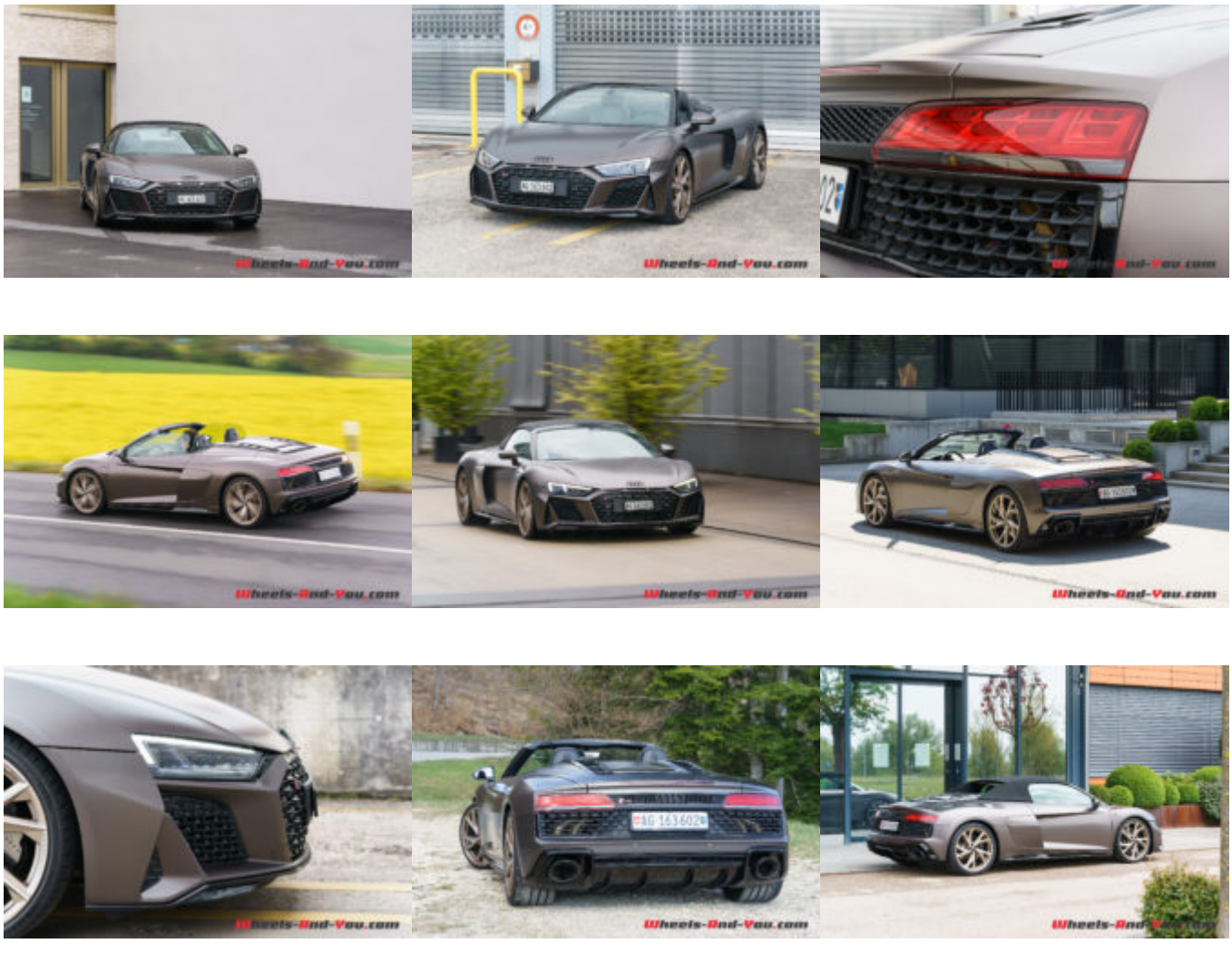
Genève 2012 – Audi RS4 Avant

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com