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

Audi est l'une des dernières marques dont les ventes de break équivalent si ce n'est dépassent celle des berlines, en particulier sur le segment des A6. On a pris l'habitude de croiser ces versions « Avant » survitaminées sur nos routes, dont cette RS 6 C8 est la dernière déclinaison.



- V8, turbo, essence, 3'995 cm^3
- 600 ch de 6'000 à 6'250 t/min
- 800 Nm de 2'050 à 4'500 t/min
- Boite de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 305 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.6 sec.
- Poids : 2'385 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'995 x 1'951 x 1'460
- Conso. mesurée : 15.9 l/100km
- Emissions CO_2 : 301 g/km (G)
- dès CHF 149'500.-, mod.essayé: CHF 198'250.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

La tradition des breaks sportifs Audi a débuté en 1994 avec la mythique RS 2, RS

pour « Renn Sport ».

La RS 6 apparaît en 2002 sur la base de l'A6 C5. Dotée d'un V8 4.2 litres, elle développe alors 450 ch. Lui succède en 2008 la C6 avec un superbe V10 de 5 litres et 580 ch. En 2012, la C7 abandonne le V10 pour un V8 bi-turbo de 4 litres et 560 ch. C'est en août 2019 qu'Audi présente la C8 objet de cet essai. Elle conserve le moteur de sa devancière mais voit sa puissance croître à 600 ch.



A l'extérieur

Après la discrétion relative de la C7, cette RS 6 C8 est plus ostentatoire. Avec ses ailes élargies de 40 mm de chaque côté et ses énormes roues 22 pouces en option, elle semble si large que malgré ses presque 5 mètres, elle paraît moins longue que la C7. Les éléments argentés qui tranchent avec la robe sombre de ma voiture de presse augmentent l'agressivité visuelle, presque trop à mon goût d'ailleurs.

Les roues « Trapèze » 22'' en option (21'' de série) chaussées de pneus 285/30 – 22'' (275/35 – 21'' de série) laissent largement profiter des énormes étriers de frein signés Audi et de gigantesque disques carbone également en option.

Le bouclier avant fait la part belle aux ouvertures de tout ordre dont une imposante calandre hexagonale, design caractéristique d'Audi. La lèvre de spoiler et des déflecteurs verticaux argentés dans les prises d'air latérales soulignent l'agressivité de l'avant.

A l'arrière, on retrouve les deux grosses sorties d'échappement ovales qu'arborent toutes les RS 6 depuis 2002. Ici, elles sont soulignées par un élément plastique contrasté qui augmente la sportivité de la poupe.

Les dimensions sont assez imposantes : 4.995 m de longueur pour 1.951 m de largeur et 1.460 m de hauteur. Le poids à vide annoncé à 2'385 kg limite le

rapport poids-puissance qui atteint tout de même 4 kg/ch.





A l'intérieur

C'est sans doute à l'intérieur que l'esthétique évolue le plus. Je découvre une toute nouvelle planche de bord piano black qui intègre parfaitement deux écrans superposés sur la console centrale. Cette version abandonne également les compteur et compte-tours encore mécaniques de la C7 au profit du Virtual Cockpit déjà largement diffusé sur d'autres modèles. Cet habitacle y gagne nettement en modernité et en esthétique pure, d'autant que le véhicule mis à ma disposition présente une sellerie cognac qui égaie l'espace au point que j'en oublie presque la traditionnelle austérité des intérieurs allemands.

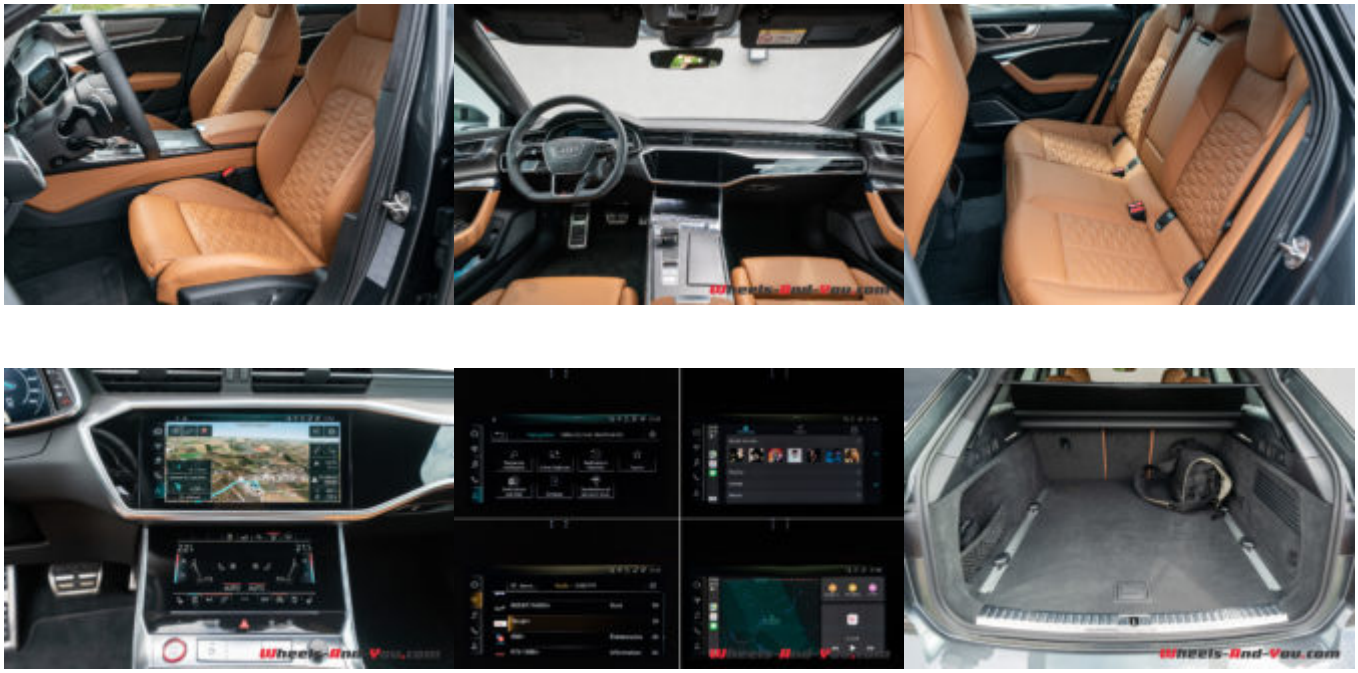
La position de conduite est très bonne avec des sièges sport RS climatisés/chauffants confortables au bon maintien. L'espace aux places arrière est généreux, mes 1.80 m ne s'y sentent pas à l'étroit. Quant au coffre, il varie entre 565 et 1'680 litres sièges rabattus.

L'infotainment est celui qui équipe déjà plusieurs modèles de la marque, avec quelques options RS en plus. Si ses prestations sont complètes, incluant Apple CarPlay et Android Auto, je n'aime guère le maniement des écrans MMI Touch Response qui ne sont pas tactiles à proprement parler mais nécessitent une pression jusqu'à un clic pour sélectionner l'option désirée. En outre, ces écrans sont très brillants, chaque pression y laisse une trace de doigt, ils ne sont ainsi

jamais propres.

Quant aux assistances de conduite, il y a en a plus de 30 : Audi PreSense, assistant de conduite nocturne, affichage tête-haute, conduite adaptative, assistant de croisement, avertisseur de bordures et trottoirs, etc.

La qualité de finition est de bon niveau, même si je trouve que certains éléments dénotent par leur aspect : un plastique « bas de gamme » entre les bouches d'aération et les éléments plastiques argentés au bas de la console centrale.



Sous le capot

C'est donc le même moteur que celui de la C7 que je retrouve sous le capot de la C8 : un 4.0 TFSI 32 soupapes bi-turbo et injection directe qui développe ici 600 ch (441 kW) entre 6'000 et 6'250 t/min et un très généreux couple de 800 Nm entre 2'050 et 4'500 t/min. Il est associé à un alterno-démarreur alimentant un réseau de bord 48 volts offrant une hybridation légère. Il intègre aussi le « Cylinder on Demand » qui augmente l'efficience en coupant, 2, 4, 5 voire les 8 cylindres lorsque leur fonctionnement n'est pas nécessaire. Audi affiche un gain de consommation de 0.8 l/100 km par ce système. Pas moins de 6 modes de conduite sont disponibles, de Efficiency pour maximiser l'autonomie à RS2, mode sportif entièrement paramétrable par le conducteur.

La transmission est assurée par une boîte automatique Tiptronic à 8 rapports et un différentiel central mécanique distribuant 60% du couple sur l'essieu arrière,

distribution pouvant varier de 30 à 85% selon les conditions d'adhérence.

Les performances annoncées sont éloquentes : 3.6 sec pour le 0 à 100 km/h, 12 sec pour le 0 à 200 km/h, une vitesse de pointe limitée électroniquement à 250 km/h mais qui peut être débridée à 305 km/h grâce au pack Dynamic Plus.

Côté châssis, cette Audi arbore les derniers développements de la marque : l'Adaptative Air Suspension RS avec des ressorts pneumatiques renforcés et le Dynamic Ride Control (DRC). Ce système relie les amortisseurs droites et gauches par des conduites d'huile sous haute pression qui réduisent tangage et roulis. A propos de la direction sur les 4 roues, elle augmente la stabilité tout en offrant un rayon de braquage étonnement court pour un véhicule de cette taille.

Quant aux freins, ils sont en acier de série, avec des disques perforés de 420 mm à l'AV et 370 mm à l'AR. L'option carbone-céramique RS avec disques AV de 440 mm permet d'économiser 34 kg de masses non suspendues.



Au volant

Dès la pression sur le bouton Start, je profite de la sonorité typique d'un V8. Je trouve facilement une position de conduite idéale. La prise en main est rapide malgré le gabarit conséquent. A part la commande séquentielle inversée de la transmission et les palettes aux volant bien trop petites, l'ergonomie est aboutie.

Dès les premiers kilomètres, je suis étonné par la direction très incisive et précise. Le train avant, aidé par les roues arrière directrices et le couple prépondérant sur l'essieu arrière, offre un niveau de grip bluffant et, associé à la direction plutôt directe, affiche un pouvoir directionnel rare. C'est aussi sensible à vitesse modérée qu'en conduite très sportive.

Par contre, même en mode Confort, les suspensions sont assez dures. Personnellement, j'aime bien un confort ferme mais cela ne m'apparaît pas idéal

pour un break de cette taille, ce d'autant qu'avec l'amortissement dynamique, proposer un réglage plus souple devrait être possible. En mode RS2 par contre, l'auto propose un amortissement vraiment sportif qu'on réservera aux bons revêtements sous peine d'en prendre « plein le dos ». Mais comme tout est paramétrable, chacun pourra concocter son propre setup.

Le comportement est royal en toutes circonstances et il faut véritablement brusquer la voiture pour rechercher les limites de l'adhérence et voir l'électronique immédiatement corriger les choses. Les bruits, autant aérodynamiques que de roulement, sont particulièrement bien filtrés alors que le son rauque et sourd du V8 paraît presque trop discret dans les modes RS1 et RS2.

Sur le plan des performances, j'avoue qu'avec les chiffres affichés, je m'attendais à plus méchant. Si l'énorme couple propulse sans souci l'auto malgré son poids conséquent, la linéarité de la puissance réduit beaucoup les sensations au volant, notamment celles d'accélération et d'agressivité. En d'autres termes, il me faut regarder le compteur pour percevoir un niveau d'accélération que les sensations de conduite ne transmettent pas vraiment.

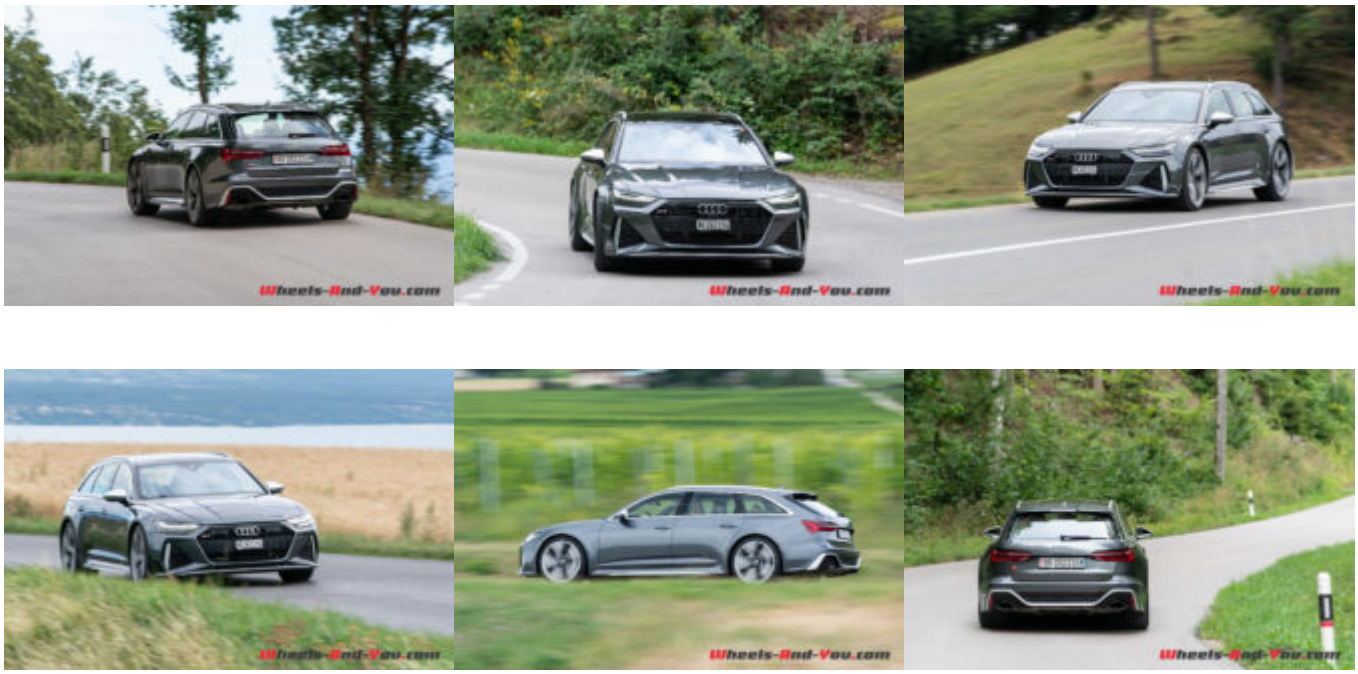
Il en résulte un mélange performance-confort assez étonnant qui fait de cette RS 6 une vraie dévoreuse de bitume, une machine à accomplir des moyennes élevées. Nul doute que si cette auto avait existé il y a 40 ans alors que les limitations de vitesse n'étaient pas celles d'aujourd'hui, elle aurait été l'outil ultime pour traverser l'Europe en un temps record. D'ailleurs, ce n'est pas pour rien que certains ont participé à des Canon Ball avec des RS 6.

Pourtant, et même si la RS 6 Avant n'est pas à proprement parler une véritable sportive, je n'éprouve pas de véritable plaisir de conduite à son volant, sans doute par son poids élevé et le côté trop « parfait » dans son comportement dynamique qui lisse les sensations.









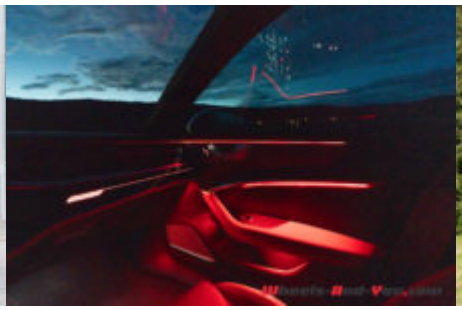
Verdict

Il ne fait aucun doute que cette dernière version de la RS 6 est parfaitement aboutie. Initialement positionnée pour contrer la BMW M5 mais aujourd'hui confrontée à une concurrence principalement constituée de SUV puissants comme le Jaguar F-Pace SVR, le Maserati Levante Trofeo (dont nous vous proposerons un essai complet très prochainement), l'Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio, etc., elle est l'un des seuls breaks à offrir un tel niveau de performances, qui plus est dans une souveraineté proche de la perfection qui atteste du savoir-faire Audi. L'évolution bienvenue de son style intérieure en fait à mes yeux la plus réussie de la famille RS 6.

Malgré tout, et au même titre que pour la concurrence citée ci-dessus, je ne peux m'empêcher de me demander si une telle auto a encore sa place dans le parc automobile actuel. Sur mon essai, j'ai réalisé une consommation de 15.9 l/100km, avec un meilleur plein à 14.8 l/100km. La consommation officielle de 13.2 l/100km en conduite mixte et 301 g/km de CO_2 sera difficile à réaliser au quotidien. Excepté la vitrine technologique qu'elle offre à la marque aux anneaux, peut-on encore trouver une justification à cette course à la puissance et aux performances théoriques alors que nos routes ne permettent plus d'exploiter ne serait-ce que le tiers de cette cavalerie ? Je laisse à chacun le soin de répondre à cette question…











<u>Prix et options – Audi RS 6 Avant</u>

Prix de base : CHF 149’500.-

Gris Daytona Nacré : CHF 1’310.-

Système d’échappement sport : CHF 1’830.-

Châssis RS-Sport Plus avec DRC : CHF 1’630.-

Toit panoramique en verre : CHF 2’460.-

Pack Dynamic RS Plus : CHF 16’250.-

Roues alu 5 branches Trapèze : CHF 3’000.-

Couvercle d’airbag : CHF 330.-

Eléments en cuir : CHF 810.-

Bang & Olufsen Advanced Sound : CHF 7’900.-

Head-up Display : CHF 1’830.-

Paquet optique alu : CHF 270.-

Ouvreur de porte de garage : CHF 330.-

Pack qualité de l’air : CHF 590.-

Rideaux de vitre portes arrière : CHF 270.-

Sièges chauffant AV/AR : CHF 500.-

Pack assistance ville : CHF 1’370.-

Clé confort : CHF 1’100.-

Clé Audi Connect : CHF 210.-

Assistant de vision nocturne : CHF 2’800.-

Version fumeur : CHF 80.-

Sièges Sport RS cuir Valcona : CHF 2’280.-

Assistance de fermeture des portes : CHF 840.-

Système de fixation coffre : CHF 230.-

Pare-brise chauffant : CHF 770.-

Ciel de toit alcantara : CHF 2’670.-

Pack assistance tour : CHF 2’230.-

Caméras panoramiques : CHF 1’500.-

Garantie +2 ans / 100’000 km : CHF 1’580.-

Bonus Premium : CHF -8’220.-

Prix TOTAL : CHF 198’250.-



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 RS 6 Avant, ainsi qu'au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.









A lire aussi

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 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