

Essai - Audi RS 3 Sportback : Elle taquine les supercars

500 Nm, 400 ch, 3.8 secondes sur le 0 à 100 km/h, on pourrait imaginer être en passe de monter à bord d'une petite supercar. Rien de tout cela, il s'agit de la nouvelle Audi RS 3. Après notre essai de la S3 en 2021 que nous avons d'ailleurs déjà bien apprécié, j'avais hâte de voir ce que sa majesté RS pouvait apporter en plus. Enfin j'avais déjà ma petite idée. Contact.



- 5 cylindres, turbo, essence, 2'480 cm³
- 400 ch de 5'600 à 7'000 t/min
- 500 Nm à 2'250 t/min
- Boite de vitesse S tronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.8 sec.
- Poids : 1'650 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'389 x 1'850 x 1'430
- Conso. mesurée : 12 l/100km
- Emissions CO₂ : 190 g/km (E)
- dès CHF 76'700.-, mod.essayé: CHF 100'930.-

Les normes environnementales vont finir par tuer les voitures thermiques. Laissons les e-tron se battre avec les électrons et découvrons celle qui sera certainement la dernière compacte puissante sans hybridation : La RS 3. Nous voici déjà à la troisième génération de cette iconique sportive. Et pour finir en apothéose, elle ose garder son cinq cylindres maison sans y ajouter le moindre moteur électrique.

1982, Steeve Blomquist rejoint Michèle Mouton chez Audi. Ce sera en Quattro et déjà avec un cinq cylindres. Que de belles images, du son et de rêves. 2011 la RS (RennSport) sur base de l'A3 phase 3 de la deuxième génération - vous suivez toujours ? - fait son apparition avec le 2.5 TFSI en cinq cylindres et propose déjà 340 ch. Mi-2015, la deuxième mouture évoluera à 367 cv pour passer à 400 ch avec l'apparition d'une berline au Salon de Paris de 2016. L'année passée, c'est sur la base de la quatrième génération d'A3 que la RS 3 nous revient. Une puissance inchangée mais des technologies nouvelles font parler d'elle. Voyons comment cette « petite » sportive a évolué.



A l'extérieur

Esthétiquement elle évolue en bien, cette RS 3, avec cette calandre Single Frame en gros nid d'abeille, des voies élargies de 33 mm et, en conséquence, un bouclier et des ailes qui prennent de l'embonpoint. Sans être bodybuildée, cette RS 3 est bien campée sur ses superbes jantes de 19 pouces à 10 branches en Y et n'est pas sans me rappeler les premières Quattro des années 80. Voir sa face avant agressive à souhait dans son rétroviseur vous dit que vous avez à faire à du « lourd » et qu'il est préférable de se rabattre.

De discrètes ouïes « barrettes » apparaissent derrière les passages de roues afin de mieux ventiler les freins. Les phares Matrix LEDs aux design spéciaux offrent une nouvelle signature en damier avec une originale séquence de bienvenue qui

lui est spécifique. Ce profil tout en subtiles lignes tendues et arrêtes prononcées renforce sa sportivité. Sa couleur Gris Kemora qui tire vers un bleu est légèrement métallisée avec de subtiles reflets violet brillant au soleil. Cela change des gris Nar-do et lui va super bien. Quelques touches de noir laqué sur les rétroviseurs, bas de caisse ou latérales entre les portes mettent en valeur la ligne générale.

A l'arrière les feux LEDS reçoivent aussi un allumage à séquence dédié RS 3. Le diffuseur arrière est en revanche plus discret avec deux grosses fausses sorties d'échappement ovales bien intégrées. La RS 3 existe en Sportback comme notre voiture d'essai mais aussi en Berline. Cette dernière est un peu plus longue (4,54 m contre 4,38 m) et à peine plus lourde (1'575 kg contre 1'570 kg). J'ai croisé une RS 3 Berline en Vert Kyalami et j'avoue qu'entre les deux cette dernière aurait ma préférence.



A l'intérieur

Sobre ne serait pas tout à fait le mot juste pour une fois avec cette Audi. Oh bien sûr l'habitacle n'est pas coloré mais il reprend ce jeu des lignes trapézoïdales de l'extérieur. Comme d'habitude les finitions et ajustages sont au millimètre. Hélas, on trouve quelques plastiques durs sur les parties basses de la console centrale et des sièges comme sur pratiquement toutes les voitures actuelles.

Les magnifiques sièges baquets enveloppants mi-cuir/mi-alcantara reprenant le

motif en nid d'abeille de la face avant sont très confortables. En face des yeux, le Virtual Cockpit sur un écran de 12,3 pouces offre de nombreux modes d'affichage dont un nouveau mode RS Runway avec l'affichage des G en quatre dimensions ainsi que le pourcentage de puissance et de couple utilisé. L'écran central, lui aussi de 12,3 pouces, permet de contrôler toutes les fonctions de la voiture. Il faut un peu de temps pour tout configurer à « sa sauce ». L'ensemble dispose d'une sone Bang & Olufsen qui propose un rendu acoustique exceptionnel.

Les places arrière sont confortables pour une voiture de ce segment et le coffre est dans la moyenne avec un volume de 335 litres.



Sous le capot

Cette Audi RS 3 conserve encore et, c'est fort heureux, le fameux cinq cylindres turbo 2,5 TFSI de 400 ch. Le couple, disponible un peu plus bas, gagne 20 Nm passe à 500 Nm et les performances sont en hausse. Monté transversalement et associé à une transmission intégrale Quattro, il est « géré » par une boîte boîte 7

Stronic avec des rapports légèrement raccourcis. Le 0 à 100km/h gagne trois dixièmes avec un superbe 3,8 secondes. Notre RS 3 est limitée à 250 km/h mais si vous choisissez l'option Pack RS Dynamique, elle pourra grimper jusqu'à 290 km/h.

Un peu d'histoire pour rappeler que le cinq cylindres est apparu en 1976 et qu'en 2010, ce 2,5 TFSI est élu pour la septième fois consécutive « Moteur de l'Année ». Robuste, il va peu évoluer, augmentant son couple grâce à une cartographie qui se bonifie avec l'expérience. Avec cette RS 3, on achète un moteur ayant plus de 40 ans d'histoire. Côté consommation, on peut, avec le pieds ultra léger, descendre à 8,5 l/100 km, mais dans notre contrée où les montagnes côtoient les villes, ce sera plus un bon 12 l/100km.



Au volant

Contact et « mise à feu » via un poussoir situé sur la console centrale. Le cinq cylindres s'exclame, valves ouvertes les trente premières secondes, dans un son rauque et puissant.

Avant d'enclencher un rapport, je me dois de sélectionner un mode de conduite parmi les sept proposés. D'abord les modes Efficiency et Comfort qui permettent un léger gain en consommation mais aussi de gagner en souplesse de suspensions sur les routes bosselées. Puis, je découvre les modes RS Individual, RS Performances et RS Torque Rear. Je me demande pourquoi offrir tant de modes. Je vous avoue aussi qu'il est difficile de vraiment bien les différencier au volant.

Je roule beaucoup en mode Efficiency. Il offre un réel agrément sans pour autant annihiler la sportivité et le plaisir de conduite. Bien au contraire même, puisque sur mauvaises routes, on rebondit moins et, de ce fait, on se sent plus en sécurité. Le mode RS Individual permet de configurer sa voiture selon son humeur ou sa manière de conduire. Mais avant de continuer dans ces différents modes je souhaite revenir sur la pièce maîtresse de cette voiture : son magie et

magnifique cinq cylindres maison. Quel que soit le mode sélectionné, ce moteur répond présent une fois passés les 1'800 t/min. Il donne la sensation d'un souffle monstrueux et omniprésent, et ce à tous les régimes. Lors de la montée d'un petit col de montagne, la voiture fait des bonds de virage en virage comme si elle survolait l'asphalte. Elle s'accroche au bitume comme une mouche au plafond.

Quant au son, de l'intérieur, il me rappelle étrangement celui de l'Audi R8 V10. Allez comprendre. Toujours est-il que ce sont de belles références aux cousines. Les pneus sont des Bridgestone Potenza et je dois dire qu'ils me surprennent en bien. En option et pour faire un peu de piste des Pirelli P Zero Trophéo R sont disponibles. A noter qu'ils sont en 265/30/19 à l'avant et 245/35/19 à l'arrière. Une volonté technique liée à la position transversale du moteur. Pour en revenir à la sonorité, il est dommage que ce dernier soit devenu si feutré. Agréable à l'intérieur, il manque de punch à l'extérieur. C'est une sportive cela devrait être en adéquation avec ce plumage.

Revenons à mes impressions de conduite. La direction est précise, directe, ce volant je l'ai bien en main, il me transmet l'état de la route sans trop en oublier. On sent le poids de la voiture et j'ai quelques appréhensions en accélérant du subir un peu trop de sous virage. Mais voilà, pour le coup les ingénieurs qui ont oublié le son ont bien travaillé sur le châssis et proposent sur l'essieu arrière le RS Torque Splitter. Quésako ? C'est un système capable de gérer l'arrivée du couple sur chacune des roues arrière via deux embrayages indépendants. Le différentiel actif piloté permet donc, selon les conditions, d'envoyer jusqu'à 100% du couple arrière sur une seule roue, celle située à l'extérieur du virage. Le train arrière à lui seul utilise donc deux embrayages actifs indépendants. C'est assez révolutionnaire mais était-ce vraiment utile ? Avec ce système, en mode Performance par exemple, il faut oublier ces préceptes de conduite d'une propulsion. Il convient ainsi de ne pas arriver trop fort dans le virage, donc de ne pas rentrer sur les freins, de viser le point de corde, de maintenir la pression sur la pédale de droite, de ne surtout pas contre-braquer mais presque sur-braquer en réaccélérant et là, la magie opère. Notre RS 3 garde sa traction avant ce qui permet de garder plus aisément le contrôle de la trajectoire et dans le même temps l'arrière pousse la voiture vers l'intérieur du virage. L'auto enroule ainsi la courbe et ressort comme une balle. Etonnant comme sensation et surtout très efficace.

En revanche, si vous rentrez trop sur les freins, elle va réguler, voire couper les

gaz pour éviter le survirage. Autant vous dire qu'en sortie de courbe vous êtes « à l'arrêt ». Enfin, pour ceux qui iront sur circuit, il y a la touche « RS Torque Rear ». Toutes les aides sont alors désactivées. Cela permet aux plus aguerris, une fois le mode d'emploi intégré, d'entamer de longues dérives. Mais ce n'est pas une simple touche Drift comme sur une VW Golf R ou une Ford Focus RS où l'on transfère beaucoup de couple sur l'essieu arrière. Non, ici c'est plus sophistiqué et le calculateur prend en compte beaucoup d'informations via tous les capteurs disponibles pour, au final, permettre une dérive qui n'est pas naturelle à pratiquer et demande un certain temps d'adaptation. Mais ce ne sera jamais une pure propulsion. Là encore je me demande vraiment quel est l'intérêt de proposer cette fonction ?

Quoiqu'il en soit, les ingénieurs ont vraiment bien travaillé pour faire évoluer cette RS 3 qui était déjà très aboutie. Elle est démoniaque et permet de rouler vite, propre et en toute sécurité. Ils ont même osé une géométrie sur le train avant avec un petit carrossage négatif de 1°. La suspension est abaissée par rapport à une simple A3 de 25 mm. Avec le pack RS Dynamique et des freins céramiques d'une efficacité exceptionnelle sur route, sans compter le gain de 10 kg de masses non suspendues, cela facilite le travail des amortisseurs et rendant le train avant encore plus précis sur les irrégularités.





Verdict

Notre Audi RS 3, Sportback ou Berline, se place en concurrence face à d'autres allemandes, la BMW M2 ou la Mercedes-AMG A45, au vu de la présentation et de la qualité germanique que nous connaissons. Voiture plaisir s'il en est, elle offre (façon de parler) un condensé du savoir-faire de la marque d'Ingolstadt. Entre la sécurité du Quattro et la magie du 5 cylindres, vous serez servis. Cette auto est le couteau suisse des compactes.

Par ailleurs, les finitions et le confort sont au rendez-vous. Les technologies présentes font de cette Audi RS 3 l'une des plus sûres de sa catégorie mais aussi la plus rapide. Une vraie sportive capable d'évoluer aussi bien en ville, sur route et autoroute, que sur circuit. Si vous souhaitez personnaliser à souhait votre RS 3, il n'y aura qu'à piocher dans la longue liste d'options et, croyez-moi, vous serez bien servi. Mais attention, l'addition sera vite salée, exemple notre voiture d'essai qui dépasse les CHF 100'000.-.



Prix et options - Audi RS 3 Sportback

Prix de base : CHF 76'700.-

Peinture métallisée "Gris Kemora" : CHF 920.-

Système d'échappement sport : CHF 1'310.-

Paquet optique noir plus : CHF 390.-

Corps RS en noir brillant : CHF 130.-

Assistant de vitesse : CHF 370.-

Bang & Olufsen Premium Sound : CHF 650.-

Caméra de recul : CHF 540.-

Clé confort avec alarme : CHF 560.-

Assistant de tenue : CHF 110.-

Audi connect clé : CHF 130.-

Port USB arrière : CHF 70.-

Version fumeur : CHF 40.-

Climatisation confort 3 zones : CHF 400.-

Matrix phares à LED : CHF 920.-

Reconnaissance de signalisation : CHF 330.-

Contrôle de pression des pneus : CHF:270.-

Pack dynamique RS plus : CHF 1'100.-

Roues Alu 5-Y-rayons : CHF 780.-

Paquet « Infotainment » brut : CHF 3'900.-

Head-Up Display : CHF 1'040.-

Vitres arrière teintées : CHF 460.-

Décor carbone mat : CHF 1'040.-

Cache-moteur en carbone : CHF 650.-

Paquet confort : CHF 4'940.-

Audi pre sense basic : CHF 270.-

Freins céramique étriers bleu : CHF 6'440.-

Bénéfice paquet : CHF - 1'950.-

Bénéfice paquet Confort : CHF -1'780.-

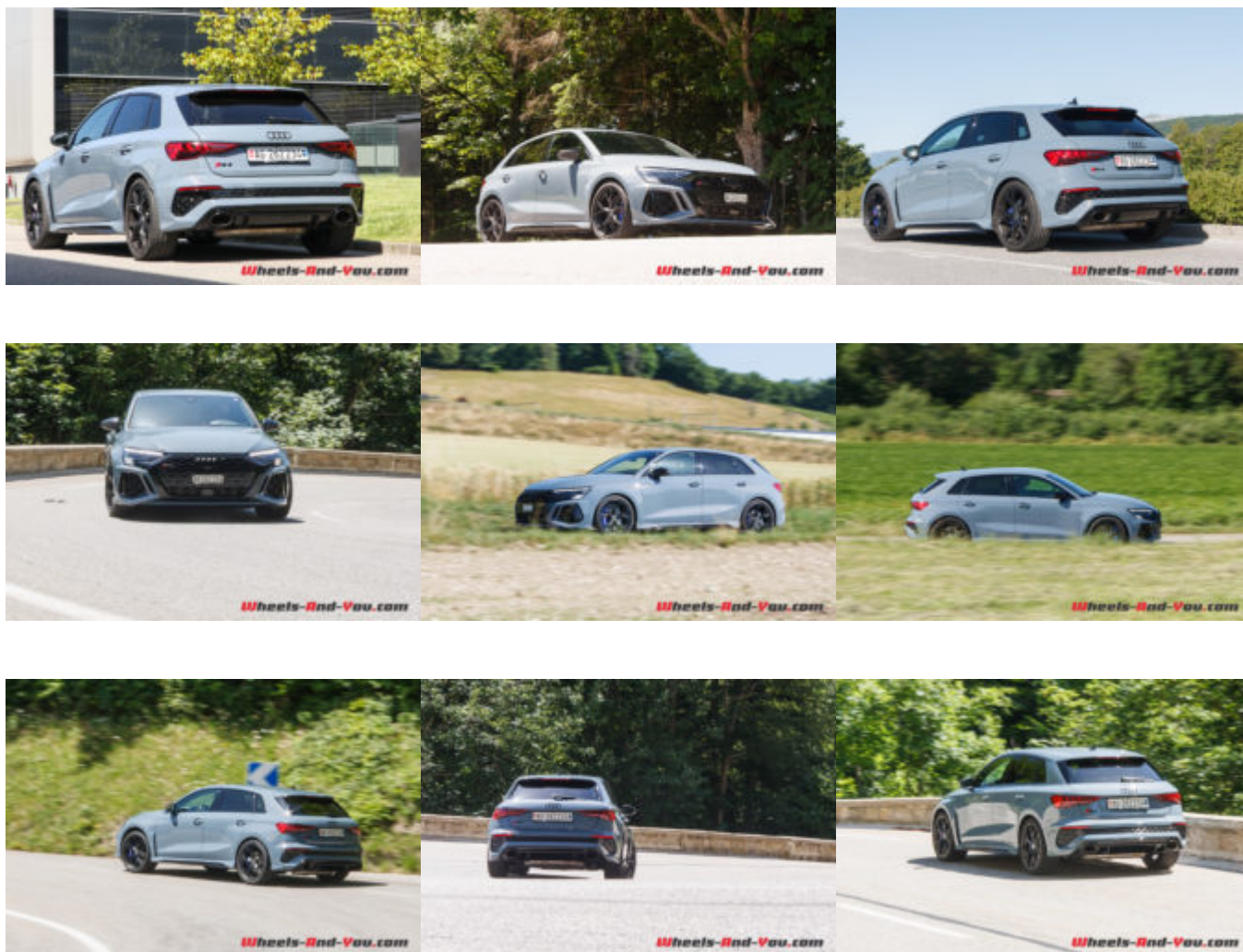
Prix TOTAL : CHF 100'930.-



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 3 Sportback, ainsi qu'au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Audi Q4 Sportback e-tron 50 : un SUV au look dynamique et 100% électrique

Essai - Audi RS e-tron GT : Séduisante mais inutile

Essai - Audi S3 Sportback : Une compacte de cinq places survitaminée

Premier contact - Audi RS e-tron GT : A l'assaut de la sportivité électrique

Essai - Audi A3 Sportback 35 TFSI : Quatrième vague

Essai - Audi R8 Spyder V10 RWD : Elle a presque tout d'une supercar...

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 RS 3

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



