

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

Après la e-tron, un SUV à l'esthétique proche d'un Q5 et première voiture électrique de la marque aux anneaux essayée fin 2019, Wheels And You a l'occasion de découvrir la RS e-tron GT, un gros coupé sportif qui concurrence directement les Tesla Model S et Porsche Taycan.



- 2 moteurs électriques synchrones
- 440 kW (598 ch)
- 830 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.3 sec.
- Poids : 2'330 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'990 x 1'960 x 1'410
- Conso. mesurée : 33.4 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 151'650.-, mod.essayé: CHF 197'898.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Le Diesel Gate a entraîné une accélération importante du développement des

véhicules électriques, faisant prendre conscience au grand public de la problématique des particules fines.

Au sein du groupe Volkswagen, outre la marque du même nom qui propose désormais les modèles ID.3, ID.4, dont nous vous proposerons un essai prochainement, et ID.5, Audi a aussi entrepris de proposer des alternatives aux modèles thermiques. Cette RS e-tron GT se veut une vitrine technologique qui démontre le savoir faire du groupe dans la propulsion électrique. J'ai eu l'occasion de découvrir ce qu'elle propose sur un essai particulièrement enneigé.



A l'extérieur

Sa silhouette révèle sa filiation directe avec la Porsche Taycan. Les deux autos partagent en effet la même plateforme. Le design est assez semblable dans les proportions générales mais le style est plus musculeux sur cette Audi.

Cette RS e-tron GT paraît basse, large, longue aussi. La face avant est plutôt agressive avec des phares vifs et effilés. Les ailes parées d'écopes devant et derrière le passage de roue sont élargies pour abriter les grosses roues et l'arrière intègre un imposant diffuseur du plus bel effet surplombé par un bandeau lumineux intégral.

Les jantes en option sont de 21'' et chaussées de 265/31 R 21 à l'avant et 305/30 R 21 à l'arrière. Personnellement, je trouve la voiture plutôt belle bien que très imposante pour un coupé 4 portes.

Les dimensions extérieures sont généreuses : longueur de 4.99 m, largeur de 1.96 m et hauteur de 1.41 m. Quant au poids, il est tout aussi imposant, pas moins de 2'330 kg.

Notons encore que la RS e-tron GT est dotée de deux prises de recharge, l'une de chaque côté ; un petit plus pratique selon où l'on recharge.



A l'intérieur

Je retrouve immédiatement le style Audi classique qui ne dépaysera pas les habitués de la marque.

L'austérité allemande est toujours de mise mais la qualité de finition et l'ergonomie demeurent excellentes, à l'exception du levier de régulateur de vitesse auquel je préfère les boutons sur le volant.

L'affichage est assuré par deux écrans : l'un derrière le volant qui propose l'habituel Virtual Cockpit et les informations sur le pack batteries ou la consommation des moteurs électriques, l'autre au centre de la planche de bord pour l'infotainment et le paramétrage de l'auto. Il n'y a donc pas le troisième écran que propose par exemple la RS 6 Avant mais une série de boutons physiques qui ne sont pas pour me déplaire. Ainsi, la commande de la climatisation s'opère via ces commandes avec un vrai gain ergonomique à mes yeux.

Le levier de la transmission est également remplacé par un simple bouton-gâchette qui permet de sélectionner le sens de marche avant ou arrière. Le chauffage est assuré par une pompe à chaleur, moins gourmande en énergie qu'un chauffage électrique.

L'habitacle allie cuir végétal et matériaux recyclés. Le véhicule est homologué pour quatre personnes et les places arrière ont été conçues pour accueillir deux

adultes sans qu'ils se trouvent à l'étroit.

Quant au coffre, il est profond mais sa hauteur est assez limitée. Sa contenance atteint tout de même 405 litres auxquels s'ajoute le volume du coffre avant, soit 81 litres. En rabattant les sièges arrière, on arrive presque à un total de 900 litres.



Sous le capot

La RS e-tron GT dispose de deux moteurs synchrones à aimants permanents - un sur chaque essieu - qui assurent une transmission intégrale permanente. Sur cette mouture RS, ils sont associés à une direction intégrale et donc 4 roues directrices, et un blocage de différentiel sur l'essieu arrière. La puissance cumulée est imposante, 598 ch et même 646 ch pendant 2.5 secondes via le Launch Control. Le couple camionesque est de 830 Nm, rien que ça ! Ainsi, le 0 à 100 km/h est abattu en 3.3 sec malgré le poids. Il s'agit là des mêmes valeurs que sur la Taycan GTS qui vient d'être présentée par Porsche.

L'alimentation électrique de ce groupe propulseur est assurée par un pack batterie lithium-ion de 396 cellules en 33 modules totalisant 93 kWh brute et dont la capacité utile atteint 86 kWh. La tension de l'ensemble est de 800 V. Ce pack permet une recharge jusqu'à 270 kW, particulièrement rapide puisqu'il ne faut qu'environ 5 minutes pour une autonomie de 100 km. Une recharge de 5 à 80% ne prend ainsi que 23 minutes en conditions idéales. De plus, si vous avez planifié un itinéraire pour atteindre un super-charger, la voiture préconditionne les batteries avant d'arriver au point de recharge afin que la charge démarre à pleine puissance sans délai.

La consommation normalisée WLTP s'élève à 22.5 kWh/100km et l'autonomie WLTP annoncé atteint 433 km. Pour ma part, en conditions hivernales avec des températures n'excédant pas 4°C, je n'ai jamais pu descendre au-dessous d'une consommation de 28.7 kWh/100km, ce qui équivaut à une autonomie théorique de 300 km pour une charge complète.

Comme sur la Porsche Taycan, les disques de frein sont revêtus de carbure de tungstène qui n'augmente pas la puissance de freinage mais réduit la température des disques, repoussant la perte d'efficacité due à la température. Mais bien entendu, la voiture bénéficie du freinage par récupération qui recharge les batteries. Il peut atteindre 265 kW instantanés.



Au volant

Un détail m'a tout de suite plu, qui devient trop rare dans une majorité de voiture : une assise qui peut être placée très basse, avec un siège qui descend jusqu'au plancher de l'auto. Je trouve ainsi immédiatement une position de conduite qui me convient parfaitement.

Autre spécificité immédiatement perceptible : on est dans une grande voiture, longue et large. Ce sentiment est renforcé par une ligne de caisse haute et un toit bas, des pare-brise avant et arrière très inclinés et des montants qui ne brillent

pas par leur finesse. Ainsi, la visibilité arrière est limitée et se parquer doit se faire aux rétroviseurs ; la caméra 360° aide également.

Audi a soigné l'aspect sonore, d'abord par une insonorisation poussée via des vitres spéciales, ensuite par le son synthétique, désormais obligatoire à basse vitesse, qui rappelle plutôt bien le son du typique 5 cylindres thermique de la marque.

Dès les premiers kilomètres, les quatre roues directrices procurent une jolie dynamique en entrée de virage et un rayon de braquage plutôt court : à peine plus de 11 mètres. Sur la neige par contre, l'auto peine à s'inscrire à la décélération. Heureusement, la remise de couple qui s'effectue de manière prépondérante sur l'essieu arrière inverse la tendance. La motricité est excellente et même sur les plus de 12% de pente du col du Marchairuz par un jour de grosse neige, notre RS e-tron GT prend rapidement de la vitesse.

Cependant, je trouve qu'on ressent vraiment le poids élevé de la voiture. Les suspensions actives contrecarrent pourtant bien le roulis mais sur route mouillée et plus encore sur la neige, l'inertie de l'auto est importante. Sur la neige, il faut faire particulièrement attention au freinage où le poids rallonge les distances de décélération. Corollaire positif, la stabilité de la voiture est excellente et les pertes d'adhérence sont progressives et ne surprennent pas. Sur le peu de chaussées sèches rencontrées durant mon essai, l'accélération est impressionnante, les 830 Nm catapultant cette RS e-tron GT en avant, en donnant l'impression de ne jamais vouloir faiblir.

Je regrette l'absence d'un véritable système « one pedal » comme sur la concurrence. Ici, il faut systématiquement freiner pour s'arrêter alors que les palettes au volant permettent d'augmenter ou diminuer le frein moteur. Ce dernier reste toutefois très faible, comparable au frein moteur d'une auto à moteur thermique.

Autre point un peu handicapant pendant mon essai : la recharge sur prise 6A classique ne s'opère qu'à 50% de la capacité, soit 3A réel. Du coup, il faut compter environ 21 heures de charge pour gagner 100km d'autonomie. Toutefois, avec une Wallbox de 11 kW, il ne faut qu'environ 7h30 pour une recharge complète.



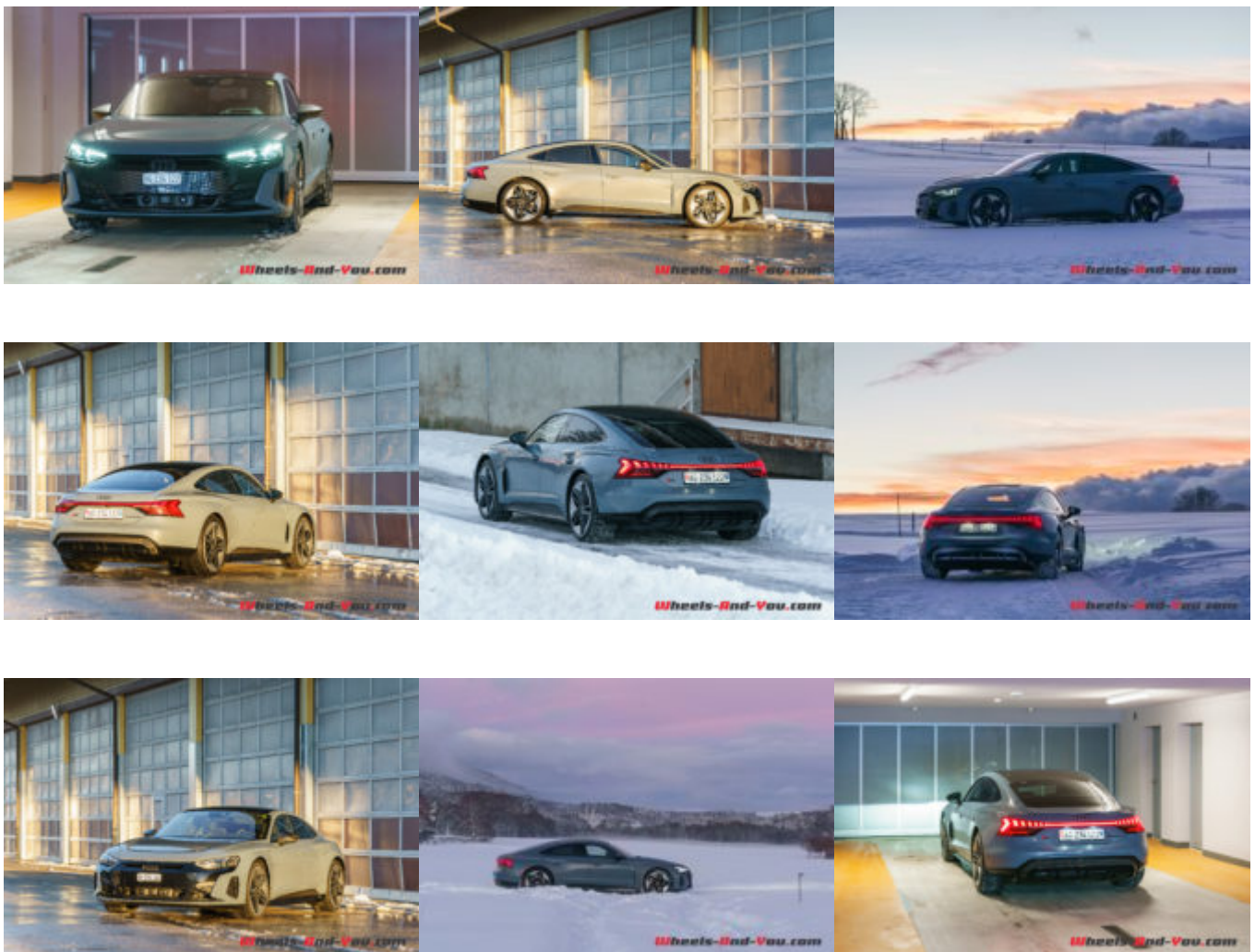
Verdict

Alors que je ne suis pas un grand fan d'Audi, j'avoue que cette RS e-tron GT m'a globalement plu par les prestations qu'elle offre à son volant, à l'exception du poids qui se ressent beaucoup et une autonomie vraiment limitée. Les prestations dynamiques sont assez comparables à celles proposée par une RS 6 Avant et la ligne de coupé sied parfaitement au positionnement sportif de l'auto.

Toutefois, je trouve véritablement difficile de justifier un tel véhicule dans le marché actuel. La consommation moyenne sur mon essai est de 33.4 kWh/100

km, ce qui est non seulement très élevé mais en inadéquation avec la propulsion électrique qui incite à rouler plutôt tranquillement. Il en résulte une autonomie très réduite : la plus grande distance que j'ai pu parcourir s'est élevée à 256 km avec une batterie chargée à 98% au départ et dont le niveau de charge à l'arrivée n'était plus que de 10%. Certes, les températures proches de 0° réduisent l'efficacité du pack batteries mais c'est vraiment trop peu.

Ainsi, pour qui souhaite un grand coupé électrique, le choix de la e-tron GT « non RS » me semble nettement plus approprié. Sans compter que le prix de cette déclinaison RS est carrément conséquent en débutant à CHF 151'650.- pour atteindre presque CHF 200'000.- pour mon véhicule de presse !



Prix et options - Audi RS e-tron GT

Prix de base : CHF 151'650.-

Peinture métallisée « Gris Kemora » : CHF 1'370.-

Paquet qualité de l'air : CHF 320.-

Vitres arrière teintées : CHF 590.-

Jantes, concave, noir : CHF 3'250.-

Décor carbone soie-mat : CHF 1'560.-

Sièges ventilés&massagé avant : CHF 980.-

Adaptive système d'assistance : CHF 720.-

Paquet optique noir plus : CHF 400.-

Chauffage siège av./arr. : CHF 520.-

Éléments cuir / microfibre : CHF 2'180.-

Paquet d'assistance plus : CHF 5'800.-

Assistant de vision nocturne : CHF 2'800.-

Pare-brise en verre isolant : CHF 590.-

Phares Audi Matrix LED : CHF 2'480.-

Paquet optique carbone : CHF 5'600.-

Baguettes de seuil carbone : CHF 1'310.-

Ouvreur de porte de garage : CHF 330.-

Toit en carbone : CHF 4'880.-

Head-up Display : CHF 1'830.-

Rétroviseurs en carbone : CHF 900.-

Clé confort incl. alarm : CHF 650.-

Pavillon en microfibre : CHF 2'670.-

Version fumeur : CHF 80.-

Audi phone box : CHF 650.-

Sièges sport avant pro : CHF 2'600.-

Vitrage acoustique : CHF 900.-

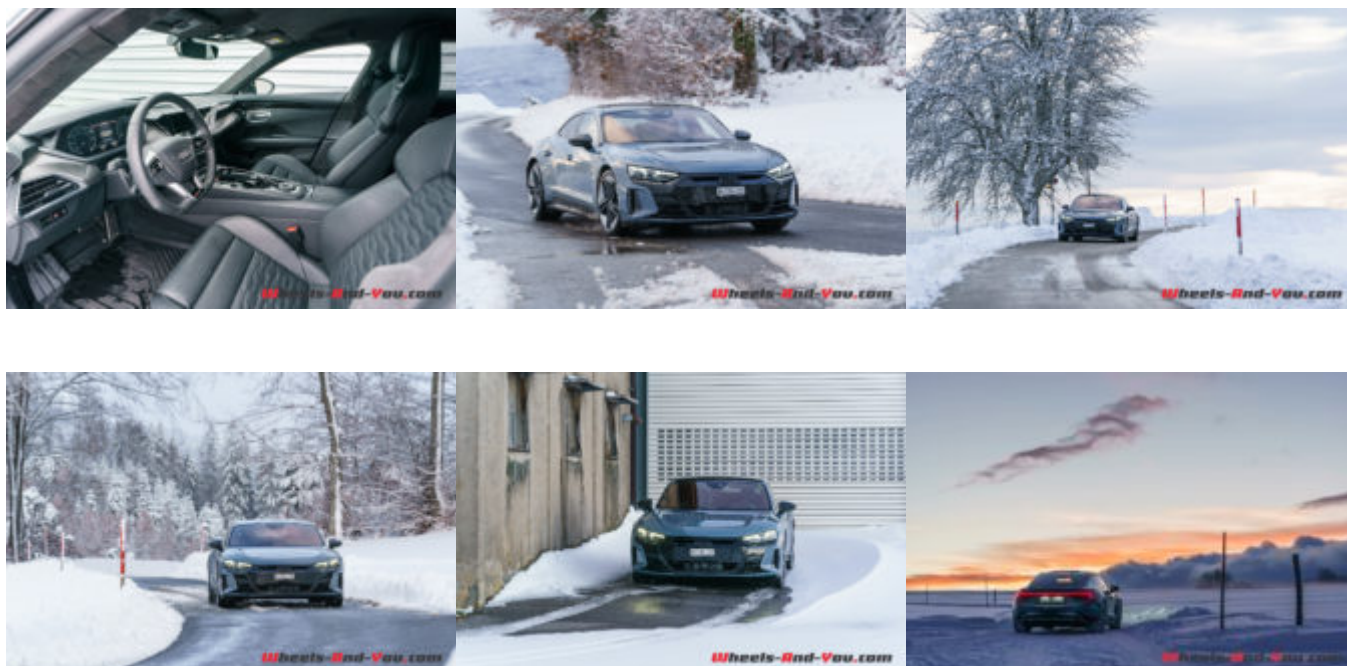
Prix TOTAL : CHF 197'898.-



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 e-tron GT, ainsi qu'au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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



