

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

Le changement dans le monde automobile est global. Le moteur thermique, jadis si aimé, voire adulé, devient graduellement un paria. Complicé, bruyant et surtout consommateur d'énergie fossile, il voit l'industrie se tourner vers une nouvelle solution : l'électricité. Audi n'échappe pas à la règle. Après des débuts timides, la marque aux anneaux débarque avec une proposition qu'elle veut forte et dans la veine de sa philosophie : technologique et efficace.



- 2 moteurs électriques synchrones
 - 440 kW (598 ch)
 - 830 Nm
 - Boite de vitesse à 2 rapports.
 - Vitesse maxi : 250 km/h
 - 0 à 100 km/h en 2.9 sec.
 - Poids : 2'500 kg
 - Long./larg./haut. (mm): 4'990 x 1'960 x 1'410
 - Autonomie en cycle mixte WLTP : 472 km
 - Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
 - dès CHF 149'900.-
-

Le modèle qui nous intéresse aujourd'hui ne constitue pas le premier coup du genre d'Audi. Depuis 2019, le constructeur allemand propose le simplement nommé « e-tron », un SUV tout-électrique qui comporte aussi une variante Coupé siglée « Sportback ».

La firme d'Ingolstadt ayant forgé sa réputation avec ses berlines et ses breaks, plus ou moins agressifs et vitaminés, il est plus que logique que les propositions électriques s'étendent sans attendre vers ce segment afin d'apporter une réponse moderne à une clientèle désireuse de basculer vers un autre type de mobilité sans pour autant sacrifier la sportivité et le confort. C'est dans cet esprit que se place la RS e-tron GT.

Alors que la commercialisation débute en Suisse, Audi nous invite à un essai sur piste, au Centre TCS de Lignières, pour découvrir en exclusivité le modèle. Récit dans la suite.



Esthétique

Depuis quelques temps, Audi s'illustre par une certaine stagnation dans l'esthétique de ses voitures. Le design adopté depuis le début des années 2000, reposant entre autres sur la calandre « Singleframe », a été largement éprouvé et décliné avec de très faibles fluctuations entre tous les modèles de marque. Certains regretteront le manque d'originalité, d'autres déclareront que l'on ne réinvente pas une formule qui marche.

Comme beaucoup d'entre nous, j'ai pu apercevoir l'e-tron GT dans la superproduction hollywoodienne « Avengers : Endgame », conduite par Tony Stark, incarné par Robert Downey Junior. J'avais alors été interpellé par le

modèle. Ce n'était rien face au premier contact avec l'automobile dans le monde bien réel. Je l'admets d'entrée : oui, Audi ne bouscule pas ses codes, la RS e-tron GT reprend moult éléments signatures bien connus de la firme. Mais ces derniers sont à mes yeux transcendés avec un sens fin de l'esthétique qui confère immédiatement un « wow effect » important au modèle.

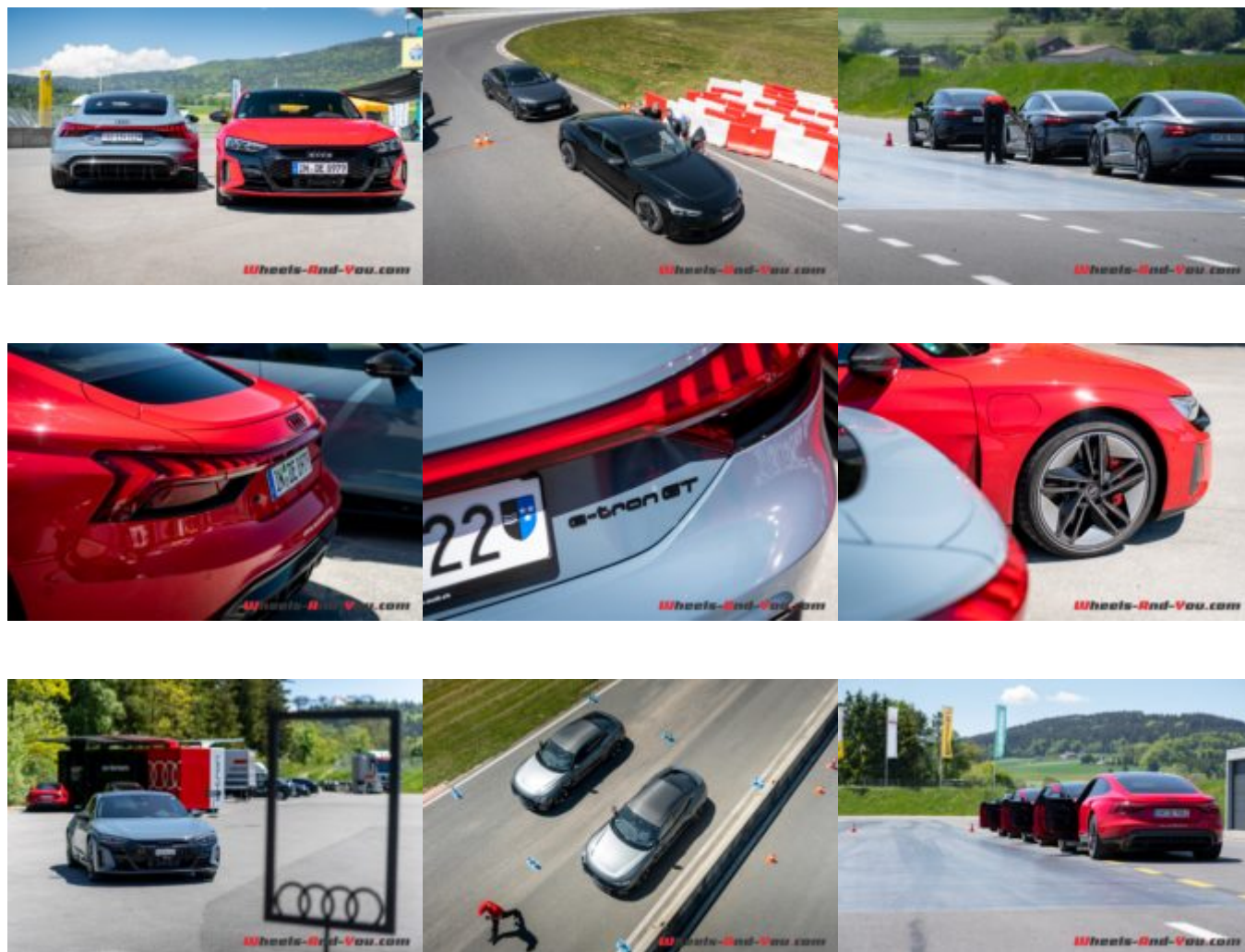
La grille « Singleframe » est naturellement de la partie, teintée en noir pour le cadre et en gris sombre pour la partie centrale, qui s'harmonise très bien avec une carrosserie noire, s'équilibre parfaitement avec la déclinaison gris mat et est du plus bel effet avec une enveloppe rouge vif. Le motif plein en nid d'abeille qui emplit la calandre rappelle naturellement les grilles conventionnelles des voitures thermiques. Les optiques restent dans le dessin traditionnel, ils embarquent de série les matrices LED.

Si la face avant dégage une présence forte, ce sont les flancs et la partie arrière qui interpellent le plus, avec des lignes tendues et des arêtes ciselées. La chute de pavillon retombe rapidement, dans un trait linéaire, et vient épouser la courbe transversale qui ceinture toute la proue du véhicule, en partant des arches de roues et venant intégrer les feux et la frange de la malle. Les proportions sont parfaites, ce qui offre un caractère unique au modèle mais aussi permet d'afficher un coefficient de résistance aérodynamique de 0,24 seulement, ce qui est particulièrement utile pour un véhicule électrique.

A l'intérieur, Audi fait du Audi. C'est monochrome, sans fioritures ni extravagances. C'est néanmoins très sobre et surtout bien fini. Les matériaux sont de bonne facture, avec une utilisation moindre de revêtements gloss, un choix heureux selon moi, tant ces derniers vieillissent mal et demeurent éternellement « sales ». Sans surprise, les hommes d'Ingolstadt ont doté la RS e-tron GT du « Virtual Cockpit » de 12,3 pouces, qui rassemble toutes les informations indispensables de conduite. Il est accompagné d'un écran tactile central légèrement orienté vers le conducteur.

Les assises sport maintiennent convenablement et offrent un confort correct. De premier abord, je regrette cependant leur caractère très médian. Elles ne sont pas clairement enveloppantes ni franchement orienté GT, avec un confort avancé. A l'arrière, le volume réservé aux jambes est bon, sans plus. L'espace au niveau de la tête est, lui, plus limité. C'est le prix logique à payer pour une chute de pavillon franche. C'est beau mais moins pratique. En ce qui concerne le coffre, il

est d'un volume de 350 litres, de quoi stocker quelques petites bagageries.



Sous le capot

Le groupe motopropulseur se compose de deux moteurs électriques, un pour chaque essieu. Le moteur avant affiche une puissance de 175 kW tandis que le pendant arrière déploie 320 kW. L'ensemble met à disposition une puissance combinée de 440 kW, soit 598 chevaux. La valeur peut monter à 646 équidés lorsque le mode « Launch Control » est activé. Le couple est de 830 Nm, à disposition en permanence. La transmission est logiquement intégrale.

Ces moteurs sont alimentés par des batteries lithium-ion d'une capacité maximale de 86 kWh (93 kWh en valeur brute), ce qui autorise, selon le constructeur, une autonomie maximale de 472 km, en cycle mixte WLTP. Il conviendra de vérifier ce chiffre en conditions réelles, d'autant plus qu'Audi préconise une utilisation des batteries dans une fourchette de 30 à 80% de charge, pour conserver une durée de vie optimale des cellules « pouch ». De série, la recharge en courant alternatif

est d'une puissance de 11 kW, mais une option à 22 kW sera bientôt disponible. Toujours de série, la recharge en courant continu peut atteindre une puissance de 270 kW, avec une plage optimale entre 30 et 45% de batterie (la valeur s'affaissant graduellement par la suite).

La RS e-tron GT intègre, comme tous ses semblables électriques, un système de récupération d'énergie cinétique. Cependant, le modèle ne permet pas d'exploiter de base le frein rhéostatique propre aux modèles exploitant l'énergie de l'électron. En configuration standard, il faut passer par la sollicitation de la pédale de frein pour activer la récupération, qui peut atteindre 265 kW. D'après les informations glanées, il est possible, via les palettes au volant, d'activer la gestion de décélération par la pédale d'accélérateur. C'est à mon goût un gros défaut d'ergonomie et un non-sens absolu, surtout pour un modèle siglé GT, tant le frein rhéostatique devient un agrément de conduite de premier ordre.



Au volant

Pour cette première prise en main de la RS e-tron GT, Audi nous invite au Centre TCS de Lignières, dans le canton de Neuchâtel. Il est donc ici question d'un essai sur piste et en aucun cas d'un roulage en condition conventionnelle, sur routes ouvertes.

Pour mettre en avant la sportivité de la nouvelle égérie de la marque, nous sommes encadrés par deux pilotes d'essai maison, tout droit venu d'Ingolstadt. Pour parfaire le tout, Marcel Fässler, triple vainqueur des 24h du Mans avec Audi et premier suisse à remporter cette épreuve, nous fait l'honneur de sa présence, pour distiller de précieux conseils de pilotage.

Au menu de cette matinée chaude et ensoleillée, trois ateliers : départ lancé, freinage en chicane et tours de piste.

Le premier exercice est on ne peut plus simple : solliciter au maximum la

mécanique dans les divers modes de conduite à disposition puis freiner modérément pour exploiter la récupération d'énergie. On commence en douceur avec le mode « Comfort ». Dans ce mode, la voiture démarre systématiquement en deuxième rapport et applique une puissance d'accélération de base. Au « top », j'écrase la pédale d'accélérateur. La RS e-tron GT me catapulte alors sans broncher, dans une accélération impressionnante et très linéaire. J'attrape les freins un peu brutalement, la voiture répond du tac au tac, c'est malheureusement un peu raté pour la récupération d'énergie. L'instructeur m'invite à me montrer plus cool sur la phase de décélération, en m'assurant que même sans frein mécanique, la berline s'arrête efficacement. Résultat : 3,5 secondes sur le 0-100 km/h, d'après l'ordinateur de bord. Ah oui, tout de même.

Deuxième round, mode « Normal » : la différence après le premier tour n'est pas flagrante. Je suis collé au siège avec vigueur. La phase de freinage me permet de voir qu'effectivement on peut y aller tranquille sur le frein, le passage de 130 à 0 se fait avec aisance dans une distance correcte, sans pour autant faire appel aux étriers. En bout de ligne, le 0 à 100 est abattu en 3,2 secondes.

Troisième run, mode « Dynamic » : les choses intéressantes commencent. La mise en mouvement se fait sur le premier rapport. Sans réfléchir, je mets plein gaz. La claque est immédiate. Pas une perte de motricité, la RS e-tron GT arrache le bitume, claque un rapport à mi-course. Je n'ai pas tellement le temps de profiter de la deuxième vitesse que c'est le moment de freiner. Dommage, la voiture ne demande qu'à aller encore plus vite. Le chrono affiche 3 secondes pour cette séquence.

Quatrième manche, départ au « Launch Control » : le mode « boost » est activé, ce qui ajoute 28 chevaux au système. Pied gauche sur le frein, pied droit qui soude la pédale de droite au plancher. L'Audi est en tension, prêt à en découdre. Je relâche le frein. Encore une fois, c'est la violence. Ai-je pu voir une différence notable entre le run d'avant et celui-ci ? Franchement, non. J'ai été écrasé dans le siège, point. Au meilleur chrono, j'ai réussi un 2,9 secondes, affichant sur 4 essais un constant 3 secondes. Cependant, si l'exercice est impressionnant, tant la motricité électrique est démoniaque en matière de couple, ce n'est pas terrifiant. Tout est sous contrôle, la voiture part droit, rien de dépasse. C'est net et sans bavures.

Deuxième atelier : on est invité à freiner d'urgence en chicane. Il faut faire un

départ arrêté plein gaz, et appliquer les freins en mode compétition à 80 km/h tout en se faufilant dans une chicane serrée de cônes. J'y vais graduellement, il serait dommage de faire un tout-droit. A la troisième tentative, je sens que la voiture a de la ressource, j'y vais alors sans réserve. Mode dynamique activé, départ au « Launch Control », je m'envole. Au point de freinage, je suis à 95 km/h, je donne tout. Le freinage est rugueux et sec. La voiture reste en ligne, avec un roulis contenu, le comportement est très sain. Je m'arrête dans une distance incroyablement courte. Rien à dire, c'est bluffant.

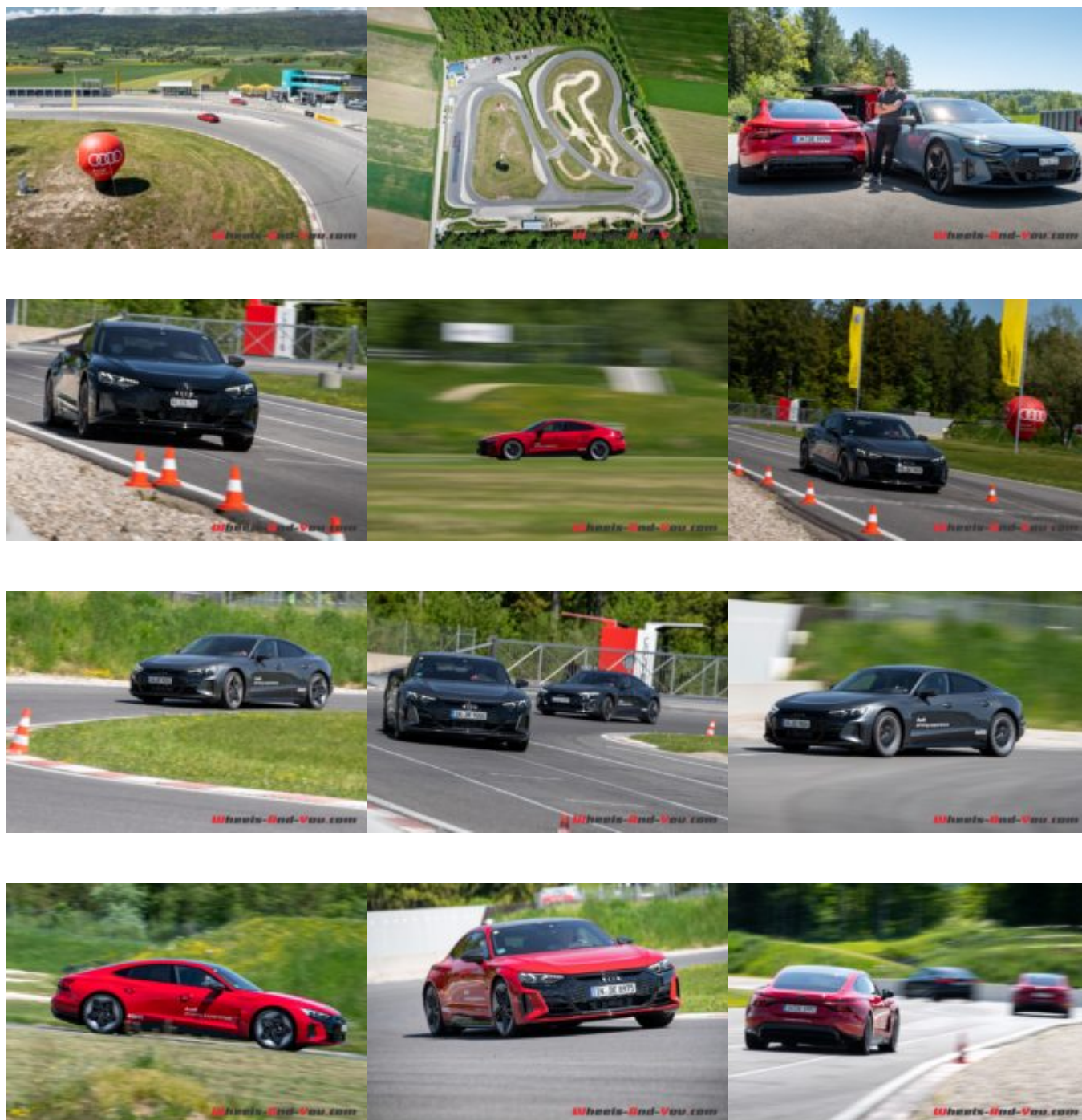
Troisième et dernière partie, la meilleure d'entre toute : les tours de piste. Piste TCS oblige, le tracé est court et peu rapide, la vitesse max atteinte étant d'environ 165 km/h. Le circuit se compose de deux virages lents, quatre tournants moyennement rapides et deux courbes rapides (toutes proportions gardées naturellement). Seuls deux virages permettent de juger pleinement les transferts de masses. Je démarre la session en gardant en tête qu'il s'agit d'un véhicule électrique. Exit le bruit du moteur et l'habitude de se caler, entre autres, sur le régime et le rapport engagé. C'est ici tout au feeling de route. Etonnamment, l'exercice est nettement moins compliqué qu'envisagé. La voiture émet une plage de son qui reproduit un semblant de régime moteur. Très vite, on sent bien la motricité et la plage de sollicitation de l'accélérateur.

Encore une fois, je suis impressionné par l'aspect dynamique des moteurs. Ça tracte fort, tout de suite, c'est assez jouissif, franchement pousse-au-crime. La direction est bonne, précise bien que trop souple à mon goût et trop peu communicante. Il est à noter que les quatre roues sont directrices, avec angles opposés jusqu'à 50 km/h et à vecteurs symétriques dès 80 km/h. Le comportement en courbe est donc bon, la voiture s'inscrit facilement dans les virages et accepte les sollicitations graduelles de direction. Je perçois dans les courbes serrées que, malgré un empattement de 2,9 mètres, la berline braque court. Quatre roues motrices obligent, il faut se montrer patient en sortie de courbe. La voiture a franchement tendance à partir sur l'extérieur.

La partie suspensive fait un excellent travail, avec un comportement globalement sain. C'est ferme, mais pas à outrance, les transferts de masse sont bien gérés. Le roulis est contenu, mais on sent nettement les limites lors des fortes et soudaines mises en charge latérales. Le châssis bascule sensiblement et la voiture se déporte légèrement latéralement. On ne peut cependant pas trop lui en vouloir, la bête fait tout de même 2,5 tonnes sur la balance ! Dans l'ensemble, l'équilibre est

bon, mais la RS e-tron GT reste tout de même sensible au sous-virage.

Après avoir profité de la piste pendant une dizaine de tours, Marcel Fässler m'embarque et fait la démonstration de son talent au volant de la RS e-tron GT. On peut voir que les limites d'adhérence sont plus loin encore. Seuls les freins montrent quelques signes de sur sollicitations, en fumant copieusement après un tour à plein régime, avec certes quatre occupants à bord.



Verdict

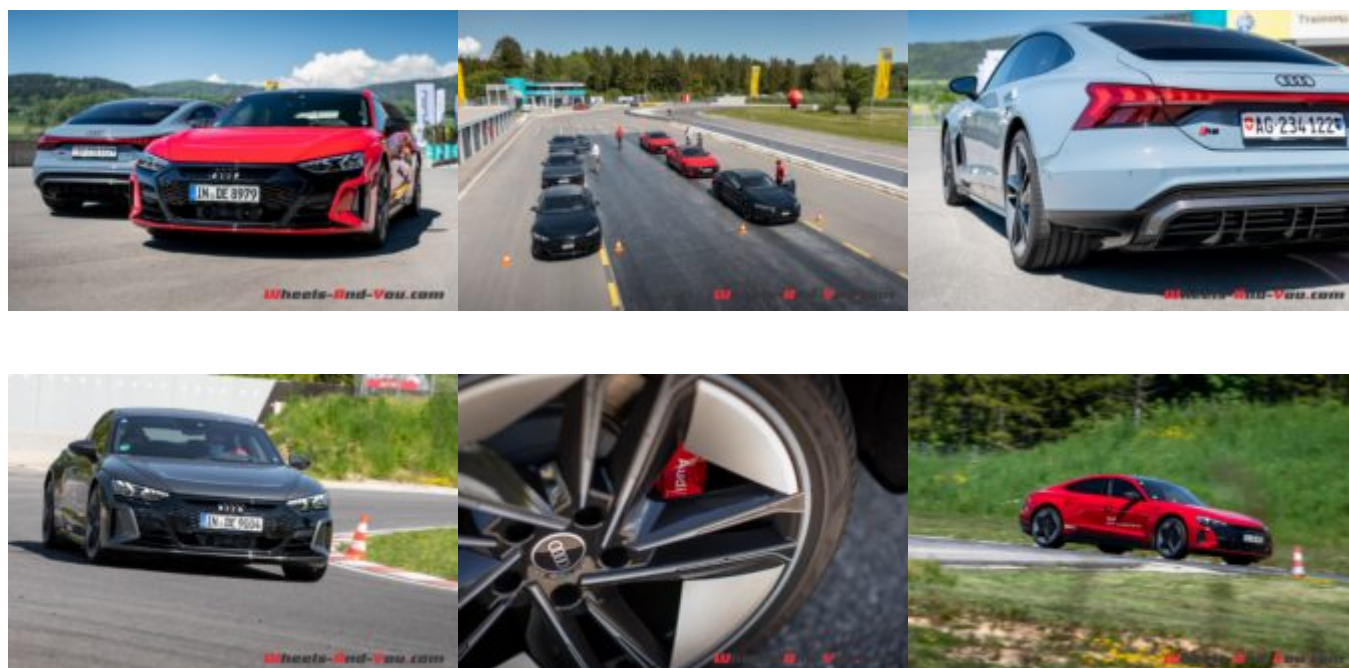
Fidèle à sa réputation, Audi livre avec la RS e-tron GT un véhicule qui paraît, sur

la piste, techniquement abouti, qui affiche des performances de premiers ordres et une sportivité indéniable. Le constructeur allemand arrive dans le segment électrique premium avec de gros atouts, dont la qualité de finition, héritée de décennies d'amélioration, mais aussi avec une base technologique solide.

Cependant, le passage à l'électrique renforce l'aspect sans aspérité, le caractère très médian des Audi. C'est diablement efficace, mais sans caractère. Tout est droit, carré, propre, mais aussi très peu vivant. C'est aussi un gros compromis, naviguant entre les deux eaux de la sportivité et du confort, sans grandement s'illustrer dans l'un des deux pans.

Il est indéniable que nombre de conducteurs seront conquis par cette pure expression de la philosophie « Vorsprung durch Technik ». La compagnie bavaroise continue de cultiver cette politique spécifiquement parce qu'il y a un large bassin de fans et d'acheteurs. Quant à la stratégie méta, le groupe Volkswagen AG joue finement en positionnant astucieusement la RS e-tron GT pile au milieu de la Porsche Taycan 4S et la Porsche Taycan Turbo, tant au niveau des performances qu'en matière de prix.

Pour compléter cet avis, il conviendra de vivre au quotidien avec cette voiture, pour prendre conscience de l'ensemble de ses aptitudes, de ses qualités comme de ses défauts en milieu urbain mais surtout sur les routes régulières, dans un réel contexte de « Gran Turismo ».





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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour l'invitation aux essais presse de cette Audi RS e-tron GT.





A lire aussi

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 tricarpe ?

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

