

Performances supérieures. Caractère affirmé. Modèles exclusifs. Audi Sport célèbre les 25 ans des modèles Audi RS

- Depuis leur lancement en 1994, 25 modèles RS ont rejoint la gamme Audi
- Six nouveautés, dont deux tout nouveaux modèles, rien qu'en 2019
- Philosophie de base : performances, prestige et exclusivité associés à un usage au quotidien
- Exposition anniversaire avec des modèles RS rares à l'Audi Forum de Neckarsulm

Voici 25 ans, le premier modèle Audi RS était lancé sur le marché : l'Audi RS 2 Avant marquait le début d'une véritable histoire à succès. Grâce à leur proximité avec les voitures de compétition et leur exclusivité, les modèles Audi RS ont toujours exercé une certaine fascination. À ce jour, Audi Sport GmbH (anciennement quattro GmbH) a présenté 25 modèles RS au total. En 2019, Audi présentera six innovations supplémentaires, dont deux tout nouveaux modèles RS.

Chez Audi, le suffixe « RS » est synonyme de quête de performances éblouissantes et de perfection. Les modèles RS constituent les fers de lance des lignes de produits qu'ils représentent. Ils riment avec performances, prestige et exclusivité dans la limite permise par la technique, sans perdre leurs qualités pour un usage au quotidien. Nombre d'Audi RS ont été des pionnières dans leur segment de marché et ont montré la voie grâce à leurs innovations technologiques. Ce fut le cas, voici 19 ans, de l'Audi RS 4 Avant dotée d'un incroyable moteur V6 biturbo. Autre avant-gardiste, la TT RS embarquait un puissant moteur 5 cylindres dont la dernière génération a remporté de nombreuses récompenses.

De la RS 2 Avant à la RS 4 Cabriolet : le dynamisme ancré dans la tradition

Les modèles RS font sensation depuis un quart de siècle et cinq événements marquants méritent une mention particulière.

En 1994, l'Audi RS 2 Avant et son moteur 5 cylindres à quatre soupapes par cylindre (232 kW et 315 ch), longtemps en service, ont écrit le premier chapitre de l'histoire RS. Avec ce modèle, la marque créait le segment des breaks hautes performances. La transmission quattro avec différentiel central autobloquant, qui avait déjà fait ses preuves en rallye et sur circuit, permettait de transférer magistralement à la route la puissance supérieure offerte par cette RS 2 Avant.

En 1999, l'Audi RS 4 Avant, basée sur la S4, inaugurait une nouvelle dimension en matière de puissance dans la catégorie des breaks de taille moyenne. Comme la S4, elle cachait sous son capot un moteur V6 biturbo doté de cinq soupapes par cylindre et d'une cylindrée de 2,7 litres. Au sein de l'entité qui s'appelait alors quattro GmbH, les ingénieurs poursuivaient le

développement d'un moteur déjà très performant afin de lui conférer un caractère plus affirmé et un couple plus généreux encore pour la RS 4. En collaboration avec Cosworth Technology, la culasse a été redessinée, les orifices d'admission et d'échappement ont été modifiés et la section transversale des tubulures d'admission et d'échappement a été augmentée. Par rapport à la S4, les turbocompresseurs ont également été agrandis et la pression de suralimentation a été revue à la hausse. En conséquence, le moteur de la RS 4 développait une puissance maximale de 280 kW (380 ch) au lieu de 195 kW (265 ch).

La deuxième génération de la RS 4 a suivi en 2005. Celle-ci se caractérisait par de nombreuses innovations, dont plusieurs issues de la compétition. C'était le cas notamment de l'exceptionnel moteur V8 de 309 kW (420 ch). Pour la première fois, un constructeur associait une injection directe d'essence à une architecture pensée pour les hauts régimes, donnant naissance à un moteur pouvant tourner à 8 250 tr/min. Ce moteur essence à injection directe affichait une puissance rehaussée grâce à un processus de formation du mélange air/essence plus efficace. Sur la R8, qui avait brillé aux 24 Heures du Mans, la technologie FSI avait déjà démontré avec brio ses performances. En 2007, ce moteur était aussi utilisé sur la première génération de l'Audi R8. La RS 4 était équipée de la dernière génération de transmission intégrale permanente ainsi que du système d'amortissement Dynamic Ride Control, qui avait été utilisé pour la première fois en 2002 sur la RS 6. Offrant une répartition dynamique asymétrique du couple avec un taux de 40 % pour l'essieu avant et 60 % pour l'essieu arrière, la transmission quattro améliorée avec différentiel central autobloquant garantissait une traction optimale. La RS 4 Cabriolet, premier modèle de ce type et le seul jusqu'à présent, permettait à son conducteur de savourer la conduite décapotée tout en profitant en musique de fond de la sonorité envoûtante du V8 atmosphérique.

2008 a vu l'arrivée de la RS 6 Avant, une voiture de sport sous les traits d'un authentique break utilitaire. Dotée d'un tout nouveau moteur V10 biturbo à injection directe (FSI) avec une lubrification par carter sec comme en compétition, mais aussi d'une transmission intégrale permanente quattro, la RS 6 Avant s'est nettement démarquée de la concurrence. Grâce à son impressionnant moteur V10 développant une puissance de 426 kW (580 ch) pour un couple de 650 Nm, la RS 6 Avant était l'Audi de production la plus puissante jamais présentée à ce jour. Le carter du V10 a été réalisé en alliage d'aluminium selon un procédé de moulage en coquille à basse pression. Ce matériau de haute technologie associe un faible poids à une haute résistance. Les chemises de cylindre ont été usinées mécaniquement, ce qui a permis d'abaisser le poids du moteur complet à seulement 278 kg. Afin de répondre également aux exigences les plus élevées en matière de dynamique, un dispositif de carter sec a été développé pour le circuit de lubrification du moteur, une technologie éprouvée en compétition. Le réservoir d'huile externe et le module de pompe à huile multi-étages permettaient d'assurer une lubrification permanente de tous les composants du moteur et des deux turbocompresseurs. Aujourd'hui, cette technologie hautes performances est utilisée sur l'Audi R8 (consommation en cycle combiné : 13,1-12,9 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle combiné : 297-293 g/km).

En 2011, la RS 3 Sportback et son 5 cylindres de 250 kW (340 ch) déclinaient la philosophie RS dans la catégorie des compactes. En 2013, le modèle RS Q3 inaugurait un nouveau segment de marché en étant le premier SUV compact de la famille RS. L'Audi RS Q3 était équipée du même moteur 5 cylindres de 2,5 litres en position transversale que la TT RS et la RS 3. Affichant une longueur de moins de 50 centimètres, ce moteur était particulièrement compact. Ce moteur à course longue (alésage x course : 82,5 x 92,8 mm) était donc parfait pour un positionnement

transversal. Au départ, il affichait une puissance de 228 kW (310 ch), mais celle-ci a été portée à 250 kW (340 ch) dès la fin 2014. La RS Q3 performance sortie en 2016 développait même 270 kW (367 ch).

Les variantes RS abritent sous leur capot d'extraordinaires moteurs turbos, dont, en tête, l'inévitable 5 cylindres lié par une longue tradition à la marque aux quatre anneaux. Au cours des années 1980, ces moteurs ont permis aux voitures de rallye, de course de tourisme et de série d'Audi de se distinguer des autres. Le premier modèle RS, la RS 2 lancée en 1994, était d'ailleurs équipée de ce type de moteur. Le 5 cylindres a fait son retour en 2009 sur l'Audi TT RS et a aussi propulsé la RS 3 Sportback en 2011 avant de débarquer deux ans plus tard sur la RS Q3. Aujourd'hui, le 2.5 TFSI équipe non seulement la TT RS (consommation en cycle combiné : 8,5-8,2 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle combiné : 195-187 g/km), mais aussi la RS 3 (consommation en cycle combiné : 8,5 l/100 km ; émissions de CO₂ en cycle combiné : 195-194 g/km). Modernisé, le 5 cylindres est 26 kg plus léger que son prédécesseur et possède un carter en aluminium. Cette seule évolution a permis de diminuer son poids de 18 kg. Différentes adaptations poussées ont permis de réduire les frictions internes tout en augmentant la puissance. Le bloc-cylindres bénéficie d'un revêtement plasma. Les paliers de vilebrequin présentent un diamètre réduit de six millimètres. Le vilebrequin est creux et ainsi 1 kg plus léger, alors que les pistons en aluminium intègrent des canaux de refroidissement par huile. Au cours de la courte phase de montée en température après un démarrage à froid, la pompe à eau commutable ne fait pas circuler le liquide de refroidissement dans la culasse, ce qui permet à ce 2.5 TFSI d'atteindre plus rapidement sa température opérationnelle. Le coefficient de friction est ainsi réduit, de même que la consommation de carburant. La séquence d'allumage 1-2-4-5-3, en phase avec la géométrie des lignes d'admission et d'échappement, génère une sonorité de moteur unique qui a fait la popularité d'Audi dans les années 1980.

25 années de RS – Exposition à l'Audi Forum de Neckarsulm

Le 12 juillet 2019, une exposition a ouvert ses portes au sein de l'Audi Forum de Neckarsulm afin de célébrer cet anniversaire. En parallèle des modèles de production familiers, cette exposition accueille pas moins de 14 modèles RS rares. Parmi ceux-ci figurent la version de compétition de l'Audi TT RS de 2011, développée pour un programme soutenu par l'usine sur le circuit du Nürburgring, la RS 5 DTM victorieuse au cours de la saison 2013 ainsi qu'un prototype d'Audi RS 8 qui n'a jamais atteint le stade de la production. Cette exposition permet aussi de découvrir une RS 4 Berline qui a reçu une livrée exclusive imaginée par l'artiste Pop Art brésilien Romero Britto.

Les modèles RS dans l'ordre chronologique :

Audi RS 2 Avant (1994) : 2.2 5 cylindres turbo, 232 kW (326 ch)

Audi RS 4 Avant (2000) : 2.7 V6 biturbo, 279 kW (380 ch)

Audi RS 6 Berline et RS 6 Avant (2002) : 4.2 V8 biturbo, 331 kW (450 ch) ; à partir de 2004 – RS 6 plus, 353 kW (480 ch), limitée à 999 exemplaires

Audi RS 4 Berline (2005), RS 4 Avant (2006), RS 4 Cabriolet (2006) : 4.2 V8, 309 kW (420 ch)

Audi RS 6 Berline et RS 6 Avant (2008) : 5.0 V10 biturbo, 426 kW (580 ch) ; à partir de 2010 – RS 6 plus avec vitesse maximale ajustée à 303 km/h

Audi TT RS Coupé et TT RS Roadster (2009) : 2.5 5 cylindres, 250 kW (340 ch) ; à partir de 2012 – version plus de 265 kW (360 ch)

Audi RS 5 Coupé (2010) et RS 5 Cabriolet (2012) : 4.2 V8, 331 kW (450 ch)

Audi RS 3 Sportback (2011) : 2.5 5 cylindres, 250 kW (340 ch)

Audi RS 4 Avant (2012) : 4.2 V8, 331 kW (450 ch)

Audi RS Q3 (2013) : 2.5 5 cylindres, 228 kW (310 ch) ; à partir de 2014 – 250 kW (340 ch) ; à partir



de 2016 – version performance de 270 kW (367 ch)

Audi RS 6 Avant (2013) : 4.0 V8 biturbo de 412 kW (560 ch) ; à partir de 2015 – version performance de 445 kW (605 ch)

Audi RS 7 Sportback (2013) : 4.0 V8 biturbo de 412 kW (560 ch) ; à partir de 2015 – version performance de 445 kW (605 ch)

Audi RS 3 Sportback (2015) : 2.5 5 cylindres de 270 kW (367 ch)

Audi TT RS Coupé et TT RS Roadster (2016) : 2.5 5 cylindres de 294 kW (400 ch)

Audi RS 3 Berline (2017) : 2.5 5 cylindres de 294 kW (400 ch)

Audi RS 5 Coupé (2017) : 2.9 V6 biturbo de 331 kW (450 ch)

Audi RS 4 Avant (2017) : 2.9 V6 biturbo de 331 kW (450 ch)

Audi RS 5 Sportback (2018) : 2.9 V6 biturbo de 331 kW (450 ch)

Le Groupe Audi emploie plus de 90 000 personnes dans le monde, dont plus de 2 500 en Belgique. En 2018, la marque aux quatre anneaux a vendu près de 1,812 million de voitures neuves. Parmi celles-ci, 28 710 ont été immatriculées en Belgique, où la part de marché d'Audi était de 5,2 % en 2018. Audi se concentre sur le développement de nouveaux produits et de technologies durables pour la mobilité du futur. Entre 2019 et fin 2023, l'entreprise prévoit d'investir au total quelque 14 milliards d'euros principalement dans la mobilité électrique, la numérisation et la conduite autonome.