

Mise à jour pour le puissant break : la nouvelle Audi RS 4 Avant

- Une différenciation visuelle plus forte grâce à un nouveau langage esthétique
- Puissant et efficient : le V6 Twin-turbo de 331 kW (450 ch) et de 600 Nm de couple
- MMI touch : nouveau système d'exploitation et affichages spécifiques RS

Audi Sport GmbH a peaufiné de nombreux détails de la RS 4 Avant introduite en septembre 2017. Le nouveau design de la partie avant et l'intérieur sportif avec le nouveau système d'exploitation MMI touch soulignent les aspirations athlétiques de ce modèle à succès, dont la lignée est aujourd'hui légendaire. Le V6 biturbo au couple élevé et d'une puissance de 331 kW (450 ch) développe un couple impressionnant de 600 Nm au vilebrequin dans une large plage de régimes moteur, de 1 900 à 5 000 tr/min. La RS 4 Avant connaîtra sa première belge au Zoute Grand Prix, du 10 au 13 octobre 2019. Les ventes en Belgique débuteront en octobre 2019. La nouvelle RS 4 Avant sera en concession dès décembre 2019.

Musclé : le design extérieur

La partie avant de la nouvelle RS 4 Avant a été entièrement redessinée. La RS 4 Avant diffère considérablement de l'A4 Avant. La calandre Singleframe est plus large et plus plate que celle du modèle de base. Comme ses grands frères RS, la RS 6 Avant (consommation combinée en l/100 km : 11,7-11,5 ; émissions combinées de CO₂ en g/km : 268-283) et la RS 7 Sportback (consommation combinée en l/100 km : 11,6-11,4 ; émissions de CO₂ combinées en g/km : 265-261), la RS 4 Avant présente également la structure en nid d'abeilles tridimensionnelle en noir brillant typique des modèles RS. Pour lui donner un look épuré, la calandre Singleframe est dépourvue de cadre. La nouvelle grille alvéolée avec l'emblème RS 4 est insérée directement dans le pare-chocs avec les larges entrées d'air latérales et les volets verticaux.

La forme des phares LED de la RS 4 Avant a également été redessinée. Les phares matriciels LED en option avec enjoliveurs foncés complètent l'aspect revisité de l'Avant hautes performances et la différencient au sein de la famille A4. Les passages de roue, identifiés quattro, sont plus larges de 30 millimètres à l'avant et à l'arrière que ceux de l'Audi A4 Avant. Des éléments de design noir brillant, placés juste à côté des phares, soulignent l'effet de largeur de la nouvelle RS 4 Avant (consommation combinée en l/100 km : 9,2 ; émissions combinées de CO₂ en g/km : 211 - 210).

Pleine puissance motrice : l'entraînement

Avec le V6 2.9 TFSI biturbo, Audi Sport GmbH évoque le légendaire V6 2.7 de la première RS 4 Avant de 1999. À l'époque, le V6 biturbo développait une puissance de 279 kW (380 ch). La nouvelle RS 4 Avant produit désormais 331 kW (450 ch), soit une puissance de 155,5 ch par litre. Cela permet à la RS 4 Avant d'accélérer de zéro à 100 km/h en seulement 4,1 secondes. Le moteur TFSI ne pèse que 182 kg, soit 31 kg de moins que le moteur V8 du modèle précédent, lancé en 2012. Le poids et sa répartition sur les essieux s'en trouvent améliorés, deux conditions préalables

à des performances impressionnantes. Le V6 biturbo développe un couple impressionnant de 600 Nm au vilebrequin, dans une large plage de régimes moteur, s'étalant de 1 900 à 5 000 tr/min. Le pack RS dynamic hisse la limitation électronique de la vitesse de 250 à 280 km/h.

Les deux turbocompresseurs du 2.9 TFSI sont chacun affectés à un banc de cylindres et développent une pression de suralimentation pouvant atteindre 1,5 bar. Comme pour tous les moteurs V6 et V8 d'Audi, les turbocompresseurs sont installés au cœur du « V » à 90 degrés formé par les bancs de cylindres, impliquant que le côté échappement des culasses se situe à l'intérieur, tandis que l'admission extrait l'air du côté extérieur du moteur. Cette disposition permet une construction compacte et des trajets d'écoulement de gaz courts, avec des pertes de débit minimales. Cela permet au 2.9 TFSI de réagir particulièrement spontanément aux mouvements de la pédale d'accélérateur.

Le V6 à haut rendement n'impressionne pas seulement par ses performances élevées, mais également par son haut niveau d'efficacité. Selon le nouveau cycle WLTP, il ne consomme que 9,2 litres de carburant aux 100 kilomètres, ce qui correspond à 211 grammes de CO₂ par kilomètre. Cela représente une réduction de consommation de 17 % par rapport au modèle précédent. Le nouveau procédé de combustion TFSI d'Audi, connu sous le nom de cycle B, est un facteur décisif à cet égard. Il a été spécialement conçu pour la plage de charge partielle, qui est le mode de fonctionnement prédominant en utilisation normale. En cas de charges et de vitesses de rotation plus élevées, le système de levage de soupapes à deux étages Audi (AVS) ferme les soupapes d'admission plus tard, augmentant ainsi la durée d'ouverture selon un angle de vilebrequin de 200 degrés. Simultanément, la levée de soupape augmente de 6,0 à 10 millimètres. La pression dans le cylindre augmente en conséquence, le moteur grim pant plus facilement en régime et délivrant une puissance opulente.

La puissance du moteur 2.9 TFSI est transmise au système de traction intégrale permanente quatre par l'intermédiaire de la boîte de vitesses tiptronic sportive à huit rapports. En conduite normale, le système délivre plus de puissance à l'essieu arrière. Son différentiel central purement mécanique dirige 60 % du couple vers l'essieu arrière et 40 % vers l'avant. Si un patinage indésirable se produit sur l'un des essieux, la plus grande partie de la puissance est automatiquement et rapidement redirigée vers l'autre essieu (jusqu'à 70 % vers l'avant ou jusqu'à 85 % vers l'essieu arrière). Ces valeurs de verrouillage élevées permettent une répartition du couple clairement définie et une interaction très précise avec les systèmes de commande de l'ESC et de contrôle du couple sélectif par roue.

Le contrôle sélectif du couple par roue est actif sur tous les types de surfaces. En conduite sportive, il freine très légèrement les roues à l'intérieur des courbes par l'intermédiaire de l'Electronic Stabilization Control (ESC), augmentant ainsi le couple d'entraînement sur les roues à l'extérieur de la courbe, celles qui supportent l'effort le plus élevé. La différence de forces motrices inscrit la voiture en virage, ce qui lui permet de suivre précisément l'angle de braquage. Il en résulte un maniement précis, agile et neutre. Le différentiel quatre sport en option avec réglages RS spécifiques assure une réponse encore plus dynamique en courbes. Il répartit le couple entre les roues arrière de manière active et ciblée, améliorant ainsi la traction, la stabilité et le dynamisme. En tournant ou en accélérant dans un virage, le couple est principalement dirigé vers la roue arrière à l'extérieur de la courbe (la voiture est littéralement pressée dans la courbe, éliminant même le moindre signe de sous-virage). En cas de survirage, le différentiel sport stabilise le véhicule en dirigeant le couple vers la roue à l'intérieur de la courbe.

Réglage sportif : la suspension

Une conception d'essieux comprenant une suspension à cinq bras à l'avant et à l'arrière permet une absorption optimale des forces longitudinales et latérales. Avec la suspension RS sport de série, l'Audi RS 4 Avant (consommation combinée en l/100 km : 9,2 ; émissions combinées de CO₂ en g/km : 211 - 210) est sept millimètres plus basse que la S4 de base à suspension sport.

La suspension RS sport plus avec Dynamic Ride Control (DRC) permet un comportement encore plus agile. Elle est disponible sur demande. Ce stabilisateur de roulis et de tangage intégré se compose d'un système d'amortissement spécial qui neutralise les mouvements de caisse du véhicule, sans retard et sans aide de l'électronique. Lorsque le véhicule entre dans un virage et se déplace dans une courbe, la réponse de l'amortisseur est modifiée de sorte que les mouvements du véhicule autour de l'axe longitudinal (roulis) et autour de l'axe transversal (tangage) sont considérablement réduits. Les amortisseurs sont reliés en diagonale à une vanne centrale par deux conduites d'huile séparées. Les vannes fournissent le volume de compensation nécessaire par l'intermédiaire de pistons internes grâce à un compartiment à gaz installé en amont. Lorsque le véhicule entre dans un virage et parcourt la courbe, un flux d'huile est généré entre les amortisseurs opposés en diagonale par l'intermédiaire de la valve centrale, créant ainsi une force d'amortissement supplémentaire. Lorsqu'un côté est amorti, les caractéristiques d'amortissement sont modifiées de sorte que les mouvements de roulis et de tangage sont pratiquement éliminés. Grâce à ce système d'amortisseurs très réactifs, les modèles RS sont particulièrement précis dans les virages.

À l'aide de l'Audi drive select, le conducteur peut influencer la réponse des amortisseurs sur trois niveaux et ainsi personnaliser l'expérience de conduite. La nouvelle génération d'amortisseurs avec vanne intégrée est plus compacte et plus légère. De plus, ils permettent un plus large éventail de lois d'amortissement entre les modes Comfort et Dynamic, ainsi que des ajustements plus précis de la suspension pour les forces d'amortissement élevées, qui surviennent notamment dans les virages à grande vitesse. Résultat, la suspension sport RS avec Dynamic Ride Control (DRC) assure un confort de roulage de très haut niveau dans le réglage Comfort. Avec le mode Dynamic, il offre une précision de conduite extraordinairement acerbe, même dans les virages à haute vitesse.

Une direction dynamique spécifique RS est disponible comme alternative à la direction assistée électromécanique de série. La direction dynamique fait varier le rapport de braquage jusqu'à 100 % en fonction de la vitesse de conduite, de l'angle de braquage et du mode sélectionné dans le système de paramétrage du comportement Audi drive select. À basse vitesse, en ville comme lors des manœuvres, la direction dynamique se montre très directe : il suffit de deux tours complets du volant pour passer d'une butée à l'autre. Le niveau d'assistance électrique est également élevé, ce qui transforme les manœuvres de stationnement en un jeu d'enfant. Sur les routes de campagne, la réponse directe de la direction et l'assistance électrique sont progressivement réduites. Lorsque vous roulez à grande vitesse sur l'autoroute, le rapport de démultiplication indirect et le faible niveau d'assistance de direction lissent les saccades de la direction et contribuent à une stabilité directionnelle induisant un important niveau de confiance. La direction dynamique travaille en étroite collaboration avec le programme de contrôle électronique de stabilité (ESC) pour assurer une conduite sportive et sûre. Si nécessaire, elle contrebraque légèrement ; ses légères corrections, pour la plupart imperceptibles pour le conducteur, réduisent le sous-virage et le survirage dus, dans la grande majorité des situations, à des modifications de charge. En cas de freinage sur des revêtements ayant des coefficients d'adhérence différents, le système assiste le conducteur en stabilisant les corrections de direction.

Le conducteur peut créer sa propre expérience de conduite à l'aide du système de conduite dynamique de série Audi drive select. Cinq profils sont disponibles : Comfort, Auto, Dynamic et les personnalisables modes RS1 et RS2 spécifiques aux RS. Le système de conduite dynamique Audi drive select influe sur la gestion du moteur et de la transmission, sur la direction assistée, la suspension, la direction dynamique, le différentiel quattro sport, la sonorité moteur et les caractéristiques de la climatisation automatique. Le mode RS2 personnalisable existe spécifiquement pour modifier rapidement le contrôle électronique de stabilité (ESC) par simple pression sur un bouton.

La nouvelle RS 4 Avant est équipée de série de roues de 19 pouces en aluminium forgé de 265/35. Différents modèles de jantes de 20 pouces sont disponibles sur demande, y compris une nouvelle roue à cinq branches intégralement fraisée et dotée d'une peinture bronze mat intégrale. Elle est chaussée de pneus 275/30. Les puissants freins en acier RS avec disques composites perforés assurent un comportement de décélération sécurisant. Ils ont un diamètre de 375 millimètres à l'avant et de 330 millimètres à l'arrière. Les étriers de freins à six pistons portant le logo RS sont peints en noir, ou en rouge en option. Sur demande, des freins en céramique RS particulièrement résistants au fading sont disponibles pour l'avant. Les étriers sont disponibles en rouge, gris et bleu. Leurs disques perforés ont un diamètre de 400 millimètres.

Cockpit connecté : l'intérieur

L'Audi RS 4 Avant (consommation combinée en l/100 km : 9,2 ; émissions de CO₂ combinées en g/km : 211 - 210) présente un intérieur noir. Les guides lumineux LED tracent les contours des portes et de la console centrale, via un maximum de 30 couleurs différentes lorsque le pack ambient lighting en option est sélectionné. L'alignement horizontal du tableau de bord génère un sentiment d'espace. Le conducteur et le passager avant sont accueillis par des seuils de porte éclairés arborant le logo RS 4. Sur demande, le pack RS design ajoute de la couleur à l'intérieur, avec le logo RS apposé sur la console centrale, les accoudoirs, les ceintures de sécurité et les tapis de sol. Le volant, la commande de boîte de vitesses et les appuis pour les genoux sont tous recouverts d'Alcantara avec coutures contrastantes rouges. En plus du rouge, le pack RS design étendu propose désormais également des touches de gris. Les supports lombaires des dossiers de sièges sont également disponibles dans la couleur assortie, ce qui constitue un nouvel élément marquant du pack RS design en nuance rouge.

L'écran tactile MMI de 10,1 pouces est le centre de contrôle du nouveau système d'exploitation. Il est situé au centre du tableau de bord et légèrement incliné vers le conducteur. Pour accueillir le conducteur, l'écran tactile affiche une animation graphique de haute résolution illustrant une RS 4 Avant. L'écran tactile MMI fournit un retour acoustique et reprend les fonctions du précédent bouton rotatif de la console centrale. Le conducteur peut utiliser le RS monitor pour obtenir une vue d'ensemble des températures des composants de la chaîne d'entraînement, des forces G maximales et des informations concernant la pression et la température des pneus. Au sein de l'Audi virtual cockpit, des affichages RS spécifiques fournissent des informations sur la pression des pneus, le couple, la puissance, la température de l'huile moteur, les temps aux tours, les mesures d'accélération et les forces G. Le shift light indiquant quand changer de rapport incite le conducteur à passer au rapport supérieur lorsque le régime maximal est proche. L'affichage tête haute en option fournit également des informations spécifiques RS, dont le shift light.

Le conducteur peut engager les deux modes RS1 et RS2 de l'Audi drive select grâce à un nouveau bouton « RS MODE » implanté sur le volant sport RS multifonction à méplat garni de cuir. L'actionner sollicite automatiquement les affichages spécifiques RS de l'Audi virtual cockpit. Les

nouvelles palettes de changement de vitesses en aluminium sont considérablement plus grandes qu'auparavant. Outre le volant et les garnitures de seuil de porte éclairées, les sièges RS sport à motif en nid d'abeilles en option et le guide de la commande de boîte portent également l'emblème RS.

Polyvalent : l'équipement

La RS 4 Avant (consommation combinée en l/100 km : 9,2 ; émissions combinées de CO₂ en g/km : 211 - 210) offre le même niveau d'utilisation au quotidien que le modèle de base A4 Avant. Le compartiment à bagages a une capacité de 495 litres, qui passe à 1 495 litres avec les sièges arrière rabattus et le chargement mesuré jusqu'au toit. Le hayon du coffre et le couvre-bagages sont actionnés électriquement de série. L'ouverture et la fermeture du hayon électrique à commande par capteur est disponible en option, et un crochet de remorquage à déploiement électrique par simple pression d'un bouton est également disponible sur demande.

Les clients de la RS 4 Avant peuvent choisir parmi huit teintes, dont la nouvelle couleur unie Turbo Blue et la nouvelle teinte métallisée Tango Red. L'offre exclusive d'Audi comprend également de nombreuses autres finitions de peinture personnalisées, par exemple Nogaro Blue à effet perlé. Cette couleur caractérisait déjà la RS 2 Avant, le légendaire aïeul de tous les modèles RS en 1994.

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.