

Juillet 2019

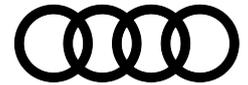
Haute Performance. Un caractère affirmé. Individuel. Audi Sport célèbre 25 ans de modèles Audi RS.

- Depuis leur lancement en 1994, 25 modèles RS ont été ajoutés à la gamme.
- Six innovations de produits, dont deux tous nouveaux modèles, rien qu'en 2019.
- Philosophie de base : la performance, le prestige et l'exclusivité avec un aspect pratique au quotidien.
- Exposition anniversaire des raretés RS au Forum Audi à Neckarsulm.

Il y a 25 ans, la première Audi RS a été lancée sur le marché sous la forme de l'Audi RS 2 Avant, marquant le début d'une histoire à succès. De par leur proximité et leur exclusivité, les modèles Audi RS ont toujours fasciné. A ce jour, Audi Sport GmbH, anciennement quattro GmbH, a présenté un total de 25 modèles RS. En 2019, six autres innovations de produits seront présentées, dont deux représenteront des modèles RS entièrement nouveaux.

Chez Audi, la désignation "RS" est synonyme d'une philosophie axée sur la recherche de la performance et de la perfection. "Chaque modèle RS exprime la passion que nous mettons dans le développement de nos voitures hautes performances", déclare Oliver Hoffmann, directeur général d'Audi Sport GmbH. "Depuis 25 ans, nos clients font l'expérience des modèles RS en tant que compagnons maîtres de la vie quotidienne, transmettant une émotion pure et un plaisir de conduite maximal."

Les modèles RS sont les fers de lance de leurs lignes de produits respectives. Ils sont synonymes de performance, de prestige et d'exclusivité à la limite de ce qui est techniquement réalisable sans perte de convivialité au quotidien. Nombre d'entre eux sont des pionniers dans leurs segments de marché et des précurseurs en matière d'innovations techniques - comme ce fut le cas pour l'Audi RS 4 Avant avec son biturbo V6 il y a 19 ans et pour la TT RS (consommation combinée en l/100 km :



8,0-7,9 ; émissions de CO₂ combinées en g/km : 181) et ses cinq cylindres, récompensés à plusieurs reprises, dans sa dernière phase d'évolution.

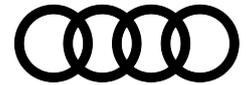
RS 2 Avant à RS 4 Cabriolet : Dynamisme enraciné dans la tradition

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

En 1994, l'Audi RS 2 Avant (315 chevaux) avec son moteur cinq cylindres à quatre soupapes, longtemps utilisé, a écrit le premier chapitre de l'histoire RS. Avec cette voiture, l'entreprise a créé le segment des breaks dynamiques à hautes performances. La transmission quattro avec son différentiel central autobloquant qui a fait ses preuves en course automobile et en rallye a permis de transférer cette haute performance sur la route de façon magistrale.

En 1999, l'Audi RS 4 Avant basée sur la S4 de l'époque a introduit une nouvelle dimension en termes de puissance. Sous le capot, un moteur V6 de 2,7 litres de cylindrée, cinq soupapes par cylindre et une alimentation biturbo font tout le travail, comme dans la S4. Les ingénieurs de ce qui était alors quattro GmbH ont développé le groupe motopropulseur, déjà très puissant, pour lui donner encore plus de dynamisme et un couple encore plus élevé pour la RS 4. En collaboration avec Cosworth Technology, la culasse a été nouvellement développée, les orifices d'aspiration et d'échappement ont été modifiés et la section des conduits d'air a été élargie sur les côtés aspiration et compression. De plus, les turbocompresseurs sont plus gros et la pression de suralimentation est augmentée par rapport à la S4. En conséquence, le moteur RS 4 développe 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. De nombreuses innovations, dont beaucoup sont issues de la compétition, caractérisent cette génération. Le moteur V8 de 420 ch s'est distingué parmi ceux-ci. C'était la première fois qu'un constructeur se fiait à la combinaison de l'injection directe essence à un concept haut régime qui permettait d'atteindre 8 250 tr/min. Le moteur à injection directe essence a permis d'améliorer la puissance grâce à une production plus efficace du mélange carburant/air. Dans la R8, qui a connu le succès au Mans, la technologie FSI avait déjà prouvé ses performances avec un style impressionnant. En 2007, le moteur a également été utilisé pour la première génération de l'Audi R8. La suspension offrait la dernière génération de transmission intégrale permanente ainsi que le système d'amortisseur Dynamic Ride Control qui a été utilisé pour la première fois en 2002 sur la RS 6. Grâce à sa répartition dynamique asymétrique du couple de 40 % à l'avant et de 60 % à l'arrière, la transmission quattro raffinée avec différentiel central autobloquant assure une traction optimale. La première et, à ce



jour, seule RS 4 Cabriolet offre un plaisir de conduite à toit ouvert avec en musique de fond le très sonore moteur V8 naturellement aspiré.

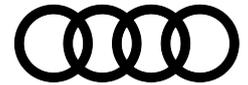
L'année 2008 a vu l'arrivée de la RS 6 Avant, une voiture de sport sous la forme d'un break d'affaires discret. Avec son tout nouveau moteur V10 à injection directe FSI, alimentation biturbo, sa lubrification à carter sec comme en sport automobile et sa traction intégrale permanente quattro, la RS 6 Avant se démarque de la concurrence. Avec sa puissance impressionnante de 580ch et son couple de 650 Nm, la RS 6 Avant était la plus puissante Audi de série à ce jour. Le carter du groupe motopropulseur V10 a été fabriqué selon un procédé de coulée en coquille à basse pression à partir d'un alliage d'aluminium - un matériau de haute technologie qui allie légèreté et résistance élevée. Le bloc moteur a été allégé en supprimant les chemises de cylindre, de sorte que l'ensemble du moteur ne pesait que 278 kg. Afin de répondre aux exigences les plus élevées en termes de dynamique du véhicule, le circuit d'huile du moteur a été développé avec une lubrification par carter sec, qui a fait ses preuves dans le sport automobile. Le réservoir d'huile externe et le module de pompe à huile spécifique, s'assuraient que tous les composants du moteur et les deux turbocompresseurs étaient lubrifiés à tout moment. Aujourd'hui, cette technologie performante est utilisée sur l'Audi R8 (consommation combinée en l/100 km* : 13,1-12,9; émissions combinées de CO2 en g/km* : 297-293).

En 2011, la RS 3 Sportback de 340 ch, qui était à son tour équipée d'un moteur cinq cylindres, a fait entrer la philosophie RS dans la catégorie compacte. En 2013, le RS Q3 a ouvert un autre segment de marché en devenant le premier SUV compact. Il était propulsé par le moteur cinq cylindres de 2,5 litres installé transversalement, tel qu'utilisé dans les TT RS et RS 3. À moins de 50 centimètres de long, le moteur était très compact. Le moteur à longue course (alésage x course 82,5 x 92,8 millimètres) était donc parfait pour un montage transversal. Au départ, il produisait 310 ch, mais cette puissance est passée à 340 ch à partir de fin 2014. La RS Q3 performance qui a suivi en 2016 a même atteint 367 ch.

Les modèles RS actuels : puissants, exclusifs et composés

Audi Sport GmbH dispose actuellement de sept modèles RS dans sa gamme :

- **Audi TT RS Coupé et Roadster**
(Consommation combinée de carburant en l/100 km* : 8.1-7.9 ;
Émissions combinées de CO2 en g/km* : 183-181)
- **Audi RS 3 Sportback et berline**
(Consommation de carburant combinée en l/100 km : 8,5 ;

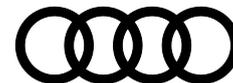


Émissions combinées de CO2 en g/km* : 195-194)

- **Audi RS 4 Avant**
(Consommation de carburant combinée en l/100 km : 9,2 ;
Émissions de CO2 combinées en g/km : 208)
- **Audi RS 5 Coupé**
(Consommation combinée de carburant en l/100 km* : 9.1-9.0 ;
Émissions de CO2 combinées en g/km : 206)
- **Audi RS 5 Sportback**
(Consommation de carburant combinée en l/100 km : 9,1 ;
Émissions combinées de CO2 en g/km* : 207-206)

Les modèles RS ont des moteurs turbo extraordinaires sous le capot, avec l'inexorable cinq cylindres en fer de lance qui a une forte réputation au sein de la marque aux quatre anneaux. Au cours des années 1980, ils ont propulsé les voitures de rallye Audi, les voitures de tourisme et les modèles de série à l'avant du peloton. Le premier modèle RS, la RS 2 de 1994, possédait également un tel moteur. Le cinq cylindres a fait son retour en 2009 sur l'Audi TT RS ; il a fait son entrée sur la RS 3 Sportback en 2011 et deux ans plus tard sur la RS Q3. Aujourd'hui, le 2,5 TFSI ne fonctionne pas seulement sur la TT RS (consommation combinée en l/100 km* : 8,5-8,2 ; émissions combinées de CO2 en g/km* : 195-187), mais aussi dans la RS 3 (consommation combinée en l/100 km : 8,5 ; émissions combinées de CO2 en g/km* : 195-194). Suite à sa révision, le cinq cylindres est plus léger de 26 kg que la version précédente. Son carter est en aluminium, ce qui permet à lui seul d'économiser 18 kg. Des mesures élaborées réduisent les frottements internes tout en augmentant la puissance. Les cylindres sont recouverts d'un revêtement plasma ; les roulements principaux du vilebrequin sont plus petits de six millimètres de diamètre. Le vilebrequin est creux et donc plus léger de 1 kg, tandis que les pistons en aluminium ont des canaux intégrés pour le refroidissement de l'huile. Pendant la courte phase de préchauffage après un démarrage à froid, la pompe à eau commutable ne fait pas circuler le liquide de refroidissement dans la culasse - le moteur 2,5 TFSI atteint ainsi sa température de fonctionnement plus rapidement. Cela diminue le coefficient de frottement et réduit la consommation de carburant. La séquence d'allumage 1-2-4-5-3, appuyée par la géométrie du système d'admission et d'échappement, procure le son incomparable du moteur qui a fait la popularité d'Audi dans les années 1980.

Le système innovant de commande d'amortisseur Dynamic Ride Control est également exclusif pour les modèles équipés d'un moteur installé

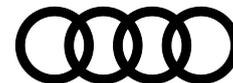


longitudinalement - une innovation pionnière qui a été utilisée pour la première fois en 2002 dans la RS 6. Ce stabilisateur de roulis et de tangage intégré se compose d'un système d'amortissement spécial qui neutralise les mouvements de la carrosserie du véhicule sans retard et sans l'aide d'électronique. Lorsque le véhicule est dans la courbe d'un virage, la réponse de l'amortisseur est modifiée de sorte que les mouvements du véhicule autour de l'axe longitudinal (roulis) et de l'axe transversal (tangage) sont considérablement réduits. Les amortisseurs d'un côté du véhicule sont reliés aux amortisseurs en diagonale à l'opposé par deux conduites d'huile séparées, dont chacune possède une vanne centrale. Les soupapes montées à proximité de l'essieu arrière fournissent le volume de compensation nécessaire par l'intermédiaire de pistons internes, le compartiment rempli de gaz se trouvant derrière eux. Lorsque le véhicule entre dans un virage et se trouve dans 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 presque entièrement éliminés. Grâce à ce système d'amortisseur très réactif, les modèles RS ont une stabilité de voie particulièrement bonne dans les virages.

La suspension sport RS disponible dans l'actuelle RS 4 Avant (consommation combinée en l/100 km : 9,2 ; émissions de CO2 combinées en g/km : 208) et RS 5 Coupé et Sportback (consommation combinée en l/100 km* : 9,1-9,0 ; émissions de CO2 combinées en g/km : 206), est équipée du contrôle dynamique de la suspension (DRC), et d'un amortisseur variable à trois niveaux. A l'aide de la fonction Audi drive select, le conducteur peut influencer la réponse de l'amortisseur et ainsi personnaliser l'expérience de conduite. La nouvelle génération d'amortisseurs avec vanne intégrée est plus compacte et plus légère. De plus, il permet de répartir encore plus largement les forces d'amortissement entre les modes confort et dynamique ainsi qu'assurer un réglage plus précis de la suspension pour les forces d'amortissement élevées, qui surviennent notamment dans les virages à grande vitesse. Le résultat : En mode confort, la suspension sport RS avec contrôle dynamique de la suspension (DRC) assure un confort de roulement exceptionnel.

25 ans de RS - Exposition au Forum Audi à Neckarsulm

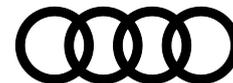
Le 12 juillet 2019, une exposition a été inaugurée au Forum Audi à Neckarsulm pour marquer cet anniversaire. En plus des modèles de production familiers, un total de 14 raretés RS authentiques sont présentées. Parmi eux, il y a aussi la version de course de l'Audi TT RS de 2011 qui a été développée pour l'engagement soutenu par l'usine au Nürburgring, la RS 5 DTM qui a triomphé durant la saison 2013 ainsi qu'un prototype d'une Audi RS 8 qui n'a pas été mise en production. De plus, l'exposition



présente également une berline RS 4 qui a reçu une finition de peinture hautement exclusive de l'artiste pop brésilien Romero Britto.

Les modèles RS par ordre chronologique :

- Audi RS 2 Avant (1994) : turbo cinq cylindres de 2,2 litres, 326 ch
- Audi RS 4 Avant (2000) : V6 biturbo de 2,7 litres, 380 ch
- Audi RS 6 Berline et RS 6 Avant (2002) : V8 biturbo de 4,2 litres, 450 chevaux à partir de 2004 - RS 6 plus, 480 ch, limité à 999 voitures
- Audi RS 4 Berline (2005), RS 4 Avant (2006), RS 4 Cabriolet (2006) : V8 de 4,2 litres, 420 ch
- Audi RS 6 Berline et RS 6 Avant (2008) : V10 biturbo de 5,0 litres, 580 ch, à partir de 2010 - RS 6 plus avec vitesse de pointe réglée à 303 km/h
- Audi TT RS Coupé et TT RS Roadster (2009) : cinq cylindres de 2,5 litres, 340 ch ; à partir de 2012 - plus version avec 360 ch
- Audi RS 5 Coupé (2010) et RS 5 Cabriolet (2012) : V8 4,2 litres, 450 ch
- Audi RS 3 Sportback (2011) : cinq cylindres de 2,5 litres, 340 ch
- Audi RS 4 Avant (2012) : V8 de 4,2 litres, 450 ch
- Audi RS Q3 (2013) : 5 cylindres de 2,5 litres, 310 ch ; à partir de 2014 - 340 ch ; à partir de 2016 - version performance avec 367 ch
- Audi RS 6 Avant (2013) : V8 biturbo de 4,0 litres avec 560 ch ; à partir de 2015 - version performance de 605 ch
- Audi RS 7 Sportback (2013) : V8 biturbo de 4,0 litres avec 560 ch ; à partir de 2015 - version performance de 605 ch
- Audi RS 3 Sportback (2015) : cinq cylindres de 2,5 litres avec 367 ch
- Audi TT RS Coupé et TT RS Roadster (2016) : cinq cylindres de 2,5 litres avec 400 ch



- Audi RS 3 Berline (2017) : cinq cylindres de 2,5 litres avec 400 ch
- Audi RS 5 Coupé (2017) : V6 biturbo de 2,9 litres avec 450 ch
- Audi RS 4 Avant (2017) : V6 biturbo de 2,9 litres avec 450 ch
- Audi RS 5 Sportback (2018) : V6 biturbo de 2,9 litres avec 450 ch

- Fin -

Le groupe Audi composé des marques Audi, Ducati et Lamborghini est l'un des constructeurs d'automobiles et de motocycles haut de gamme qui remportent le plus de succès. L'entreprise est présente sur plus de 100 marchés dans le monde entier et produit des véhicules sur 18 sites implantés dans 13 pays. AUDI AG possède plusieurs filiales à 100 pour cent, dont les sociétés Audi Sport GmbH (Neckarsulm/Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne/Italie).

En 2018, le groupe Audi a livré à ses clients environ 1,812 million d'automobiles de la marque Audi ainsi que 5 750 voitures de sport de la marque Lamborghini et environ 53 004 motos de la marque Ducati. AUDI AG a réalisé au cours de l'exercice 2018 un résultat d'exploitation de 4,7 milliards d'euros pour un bénéfice d'exploitation avant éléments exceptionnels de 59,2 milliards d'euros. L'entreprise emploie actuellement quelque 90 000 personnes dans le monde entier, dont environ 60 000 en Allemagne. Audi se concentre sur des produits et des technologies durables pour l'avenir de la mobilité.
