



PR/Communication Audi Suisse

Harry H. Meier
Téléphone: +41 (0)56 463 93 61
Télécopie: +41 (0)56 463 95 05
E-mail: harry.meier@amag.ch

AMAG Automobil- und Motoren AG
Aarauerstrasse 20
CH-5116 Schinznach-Bad
www.audi.ch

25 février 2010

Audi présente la RS 5 à Genève

- . Coupé doté d'un moteur V8 haute performance de 331 kW (450 Ch)**
- . Efficace également dans la série RS 5 – consommation de 10,8 litres**
- . Différentiel central de nouvelle conception pour propulsion quattro**

Une extrême puissance enveloppée dans un coupé à l'élégance classique: l'Audi RS 5 fait ses débuts au Salon de l'automobile de Genève. Le V8 haute performance de 4,2 litres engage ses 331 kW (450 Ch) pour une puissance sans pareille, couplée à une efficacité exceptionnelle en terme de consommation. La boîte S tronic sept rapports et un différentiel central de nouvelle conception dans la chaîne cinématique de propulsion transmettent les forces aux quatre roues.

Les modèles RS, développés par la quattro GmbH, représentent le fer de lance de l'offre Audi. La RS 5 se place dans la stratégie entamée voici 15 ans avec la RS 2 Avant: le concept de la dynamique intelligente pour la catégorie moyenne.

Le moteur atmosphérique V8, dont le haut régime est généré par une cylindrée de 4 163 cm³, est apparenté au V10 qui propulse la voiture sportive hautes performances R8. Comme sur la majorité des moteurs essence de la marque aux quatre anneaux, l'alimentation en carburant est assurée par l'injection directe portant l'abréviation FSI – une technologie qui a contribué aux quatre victoires dans les courses d'endurance classiques du Mans, au volant du bolide R8. Le système Common Rail développe une pression maximale de 120 bar.

Des raffinements sophistiqués côté ligne d'échappement et d'admission biflux permettent au moteur à course longue de respirer; quatre arbres à cames variables



et des clapets type Tumble dans la tubulure d'admission soutiennent la carburation. La reprise du 4,2 FSI en impose – le moteur est à l'aise également à haut régime - pareillement au moteur de course. Il développe ses 331 kW (450 Ch) à 8 250 t/min, sachant que son couple maximal de 430 Nm est atteint entre 4 000 et 6 000 tours.

Energie massive, réponse spontanée, haut régime mordant, musique souveraine et harmonieuse – le V8 manufacturé par Audi fascine par sa puissance et l'émotion qu'il crée. Le 4.2 FSI propulse le Coupé de 1 755 kilogrammes de 0 à 100 km/h en 4,6 secondes, avant de culminer à 250km/h, vitesse bridée électroniquement. Sur demande, Audi limite la vitesse maximale à 280 km/h.

Efficacité maximale: seulement 10,8 litres de carburant aux 100 km

L'efficacité est embarquée de série dans toutes les Audi, également dans la RS 5. En moyenne, le performant 8 cylindres se contente de 10,8 litres aux 100 km – nettement moins que ses principales concurrentes. Cette excellente valeur est le fruit des mesures issues des technologies modulaires du constructeur en matière d'efficacité. Le moteur et la chaîne cinématique de propulsion ont été optimisés pour un frottement minimal, la pompe d'huile intervient en fonction des besoins et le système de récupération recycle l'énergie des phases de freinage et d'inertie.

La boîte S tronic 7 rapports, implantée de série sur la RS 5, contribue à la remarquable efficacité grâce à son rendement énergétique élevé et la dernière vitesse à étagement long. Ladite boîte se compose de deux embrayages et de deux sous-boîtes. Les deux parties de la boîte sont actives en permanence, mais une seule est reliée au moteur par couplage. Le passage de rapport s'effectue via le changement d'embrayage – rapidement, légèrement et confortablement – le conducteur le perçoit à peine.

Ayant bénéficié de renforts spéciaux adaptés à la puissance du V8, la boîte S tronic 7 rapports fonctionne soit automatiquement, soit sur commande via le levier de sélection nouvelle conception ou les palettes au volant. Grâce au système Audi drive select de série, la stratégie de commande en marche automatique propose les modes auto, confort et dynamique. Dans le programme « Launch Control », la S



tronic 7 rapports gère une parfaite accélération départ arrêté – toute puissance investie et patinage des roues minimal.

Nouvelle technologie quattro: le différentiel avec pignon à couronne

Comme tous les modèles RS, la RS 5 transmet elle aussi la force à la route via la traction intégrale permanente. En termes de différentiel central répartissant l'entraînement entre les essieux avant et arrière, Audi - leader de la traction intégrale - présente une nouvelle étape de son développement: le différentiel dit avec pignon à couronne.

Le différentiel central avec pignon à couronne, autobloquant, présente un taux de rendement compact et ciblé. Grâce à ses empilages de lamelles, il propose un large éventail dans la répartition du couple sur les essieux avant et arrière. Le dimensionnement standard de 40:60 reste accentué sur l'arrière, dans la plus grande sportivité.

Le nouveau différentiel se fonde sur une gestion du couple à réglage électronique, intervenant sur les quatre roues. Si, dans le mode dynamique, l'une des roues intérieures au virage est trop délestée, le système la freine légèrement, avant qu'elle ne patine - cela garantit d'une part une puissante traction et génère d'autre part un couple de lacet qui facilite le virage.

En parfait complément de la nouvelle chaîne cinématique de propulsion quattro, Audi fournit sur demande le différentiel sport sur l'essieu arrière. Il répartit activement les couples entre les roues arrière, augmentant ainsi la stabilité et l'adhérence. La gestion électronique du différentiel sport est paramétrée dans la RS 5 de manière dynamique.

Le châssis de la RS 5 avec ressorts, amortisseurs, élastocinématique et stabilisateurs, bénéficie d'un réglage sportif et rigide; la carrosserie en est surbaissée de 20 mm par rapport à l'Audi A5. Les jantes en alliage de 19 pouces, chaussées de pneus 265/35, sont proposées de série. Elles arborent le design exclusif à 5 bras. Sur demande, la RS 5 peut être ennoblée de jantes 20 pouces avec



pneus de dimensions 275/30. En hiver, des roues de mêmes dimensions peuvent être montées; celles de 19 pouces sont compatibles aux chaînes à neige.

Le système de freinage se fonde sur des disques autoventilés, de 365 millimètres de diamètre sur l'essieu avant. Pour assurer une évacuation maximale de la chaleur, les pistes de freinage en acier sont perforées et reliées par des broches aux bols en aluminium. Les étriers de freins, noir brillant, arborant l'inscription RS, sont eux aussi tenus en aluminium; ceux de l'avant agissent via 8 pistons chacun. En option, Audi propose des disques en fibres de carbone-céramique de 380 millimètres de diamètre pour l'essieu avant. Ils sont extrêmement légers, stables et durables. Le contrôle électronique de trajectoire ESP intègre un mode sport ou peut être simplement désactivé.

Toujours plus dynamique: Audi drive select

La direction servotronic, asservie à la vitesse, est spécialement rigide dans la RS 5. Le système de dynamique routière de série Audi drive select permet de choisir entre trois cartographies de fonctionnement: confort, auto et dynamique, pour la direction, la S tronic 7 rapports, le différentiel sport, le moteur et la ligne d'échappement. Dès que le système de navigation MMI est embarqué, un quatrième mode s'y ajoute; il peut être composé individuellement par le conducteur.

En ce qui concerne le moteur, Audi drive select intervient sur les deux papillons de réglage et sur le volet de sonorité dans la ligne d'échappement – la tonalité devient incomparable lorsqu'ils s'ouvrent. Hormis le différentiel sport, la direction dynamique est disponible en complément d'Audi drive select – elle règle le rapport de direction en fonction de la vitesse, de direct en cas de stationnement à indirect sur autoroute. Dans les virages, elle intervient via des impulsions autonomes.

Les livraisons de l'Audi RS 5 débiteront en mai 2010. Le prix d'entrée de gamme se situera vers 118 400 francs.



La société AUDI AG a vendu en 2009 quelque 950 000 automobiles. Avec un chiffre d'affaires de € 34,2 milliards, elle a réalisé un résultat avant impôt de € 3,2 milliards en 2008. Audi produit sur les sites d'Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Hongrie), Changchun (Chine) et Bruxelles (Belgique). Fin 2007, la production CKD de l'Audi A6 a démarré, suivie de celle de l'Audi A4 début octobre 2008, sur le site de Aurangabad en Inde. Le constructeur est présent sur plus de 100 marchés dans le monde entier. Les filiales à 100 % d'AUDI AG sont entre autres: Automobili Lamborghini Holding S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italie) et la société quattro GmbH (Neckarsulm). Audi emploie au total 58 000 collaborateurs, dont 46 500 en Allemagne. Afin de garantir durablement sa devise « L'avance par la technique », la marque aux quatre anneaux investit environ 2 milliards d'euros chaque année. D'ici à 2015, Audi envisage d'élargir son portefeuille à 42 modèles. En 2009, le constructeur a fêté son centenaire. En effet, le 16 juillet 1909, Monsieur August Horch fondait la société à Zwickau et la nommait Audi, traduction latine de son patronyme. La société AMAG Automobil- und Motoren AG est importateur général de la marque Audi en Suisse et au Liechtenstein.

Vous trouverez des photos ainsi que toutes informations utiles à l'adresse www.audipress.ch. dont l'accès est limité. Veuillez utiliser: Nom d'utilisateur: pressecast_02, Mot de passe: presse_6348