

20 ans, quatre générations – Audi RS 6: une performance exceptionnelle sans esbroufe

- **Une RS 6 se caractérise depuis toujours par des performances de pointe et une excellente praticité au quotidien.**
- **L'actuelle RS 6 Avant, disponible pour la première fois aux États-Unis, est le leader mondial de son segment avec une structure large unique en son genre**
- **De la C5 à la C8, le châssis Dynamic Ride Control assure une dynamique de conduite de premier ordre**

Cham/Ingolstadt, 25 juillet 2022 – depuis 20 ans, un véhicule passionne Audi Sport GmbH et une communauté mondiale de fans, comme aucun autre: depuis quatre générations, l'Audi RS 6 marque le segment des breaks haute performance, alliant des performances impressionnantes à une praticité remarquable au quotidien. Le concept de base, qui a connu un grand succès en 2002, repose sur un moteur à double suralimentation et une transmission intégrale. Le concept de base est identique pour toutes les générations de RS 6. Même dans l'environnement concurrentiel actuel, la RS 6 ne cesse de poser de nouveaux jalons et d'établir de nouvelles normes. Mais l'avance technologique se reflète également en d'autres endroits, notamment à travers le châssis Dynamic Ride Control: il y a longtemps que d'autres modèles RS d'Audi en bénéficient également.

La C5 – la classe moyenne supérieure exige de la performance

Au tournant du millénaire, l'ancienne société quattro GmbH (aujourd'hui Audi Sport GmbH) se demande quel véhicule retravailler en matière de sportivité après l'Audi RS 4. L'occasion idéale pour l'Audi A6. En 2001, souhaitant apporter plus de puissance sous le capot à la classe moyenne supérieure, Audi entreprend de restyler la première génération (C5).

La marque a confiance en elle et le sport automobile a la cote. Audi monte d'emblée sur le podium lors de sa première participation aux légendaires 24 heures du Mans de 1999. En 2000, 2001 et 2002, les quatre anneaux écrivent une page de l'Histoire du Mans, et y sont aujourd'hui la deuxième équipe la plus victorieuse de tous les temps, après Porsche, avec 13 victoires à leur palmarès. Les ingénieurs Audi de quattro GmbH ne se contentent pas de travailler sur le moteur, le châssis et la transmission pour donner à l'Audi A6 une allure sportive. Audi passe également à la vitesse supérieure en termes de design: quatre centimètres de plus en longueur et en largeur. De nouvelles jupes, des seuils de porte plus larges, un spoiler pour l'Avant, une arête de décollement marquée pour la berline, des jantes de 18 ou 19 pouces et deux sorties d'échappement ovales soulignent les ambitions du véhicule en matière de sportivité.

Aucune autre Audi n'est plus performante en 2002

Nous désirons une 8 cylindres, dont les grandes lignes seront fournies par l'Audi A8, série D2.

Avec une puissance de 340 ch sans suralimentation, le moteur joue déjà son rôle dans la S6. Cependant cela demande encore beaucoup de travail de peaufinage: le puissant moteur, désormais doté d'un double turbo et d'une cylindrée de 4,2 litres, ne rentre cependant pas dans la carrosserie de l'A6 – c'est pourquoi quattro GmbH allonge l'avant du véhicule et offre au V8 4 centimètres supplémentaires. Le moteur qui alimente la première Audi RS 6 n'est pas peaufiné à Ingolstadt ou Neckarsulm, mais en Angleterre. Le constructeur de moteurs britannique Cosworth, filiale d'AUDI AG jusqu'en 2004, est responsable, avec quattro GmbH, du rendement impressionnant de 450 ch et du couple de 560 newtons-mètres, se plaçant ainsi en tête du segment. Le V8 de l'Audi RS 6 est véritablement un message à la concurrence. À titre de comparaison: à cette époque, l'Audi DTM de l'équipe Abt, avec laquelle Laurent Aiello remporte le titre en 2002, délivre également une puissance de 450 ch.

Pour être performant, il faut une bonne transmission. Le temps de la boîte de vitesses manuelle est déjà révolu. Pour la première fois, un modèle RS est équipé d'une boîte automatique à convertisseur avec des temps de changement de vitesse réduits. Cinq vitesses permettent une accélération à 100 km/h en 4,7 secondes. Pour que la RS 6 Avant et la berline impressionnent également au quotidien avec un écart optimal entre confort et sportivité, Audi mise pour la première fois sur le nouveau châssis Dynamic Ride Control (DRC). Stephan Reil, responsable du développement de toutes les séries de l'Audi RS 6 et aujourd'hui directeur du développement technique sur le site de Neckarsulm, résume: «En mode de conduite sportive, que ce soit en ligne droite ou en virage, le DRC réduit les mouvements de vacillement et de tangage». Concrètement: il augmente davantage l'adhérence de la voiture au sol, et assure un maniement souple, notamment pour la conduite dynamique dans les virages. Le Dynamic Ride Control se compose de ressorts en acier avec deux amortisseurs hydrauliques opposés en diagonale chacun, qui viennent immédiatement parer les mouvements de la carrosserie du véhicule, sans avoir recours à l'électronique. Lors du braquage et dans les virages, la détection des amortisseurs est modifiée de manière à réduire considérablement les mouvements du véhicule autour de l'axe longitudinal (vacillement) et de l'axe transversal (tangage).

La finition de toutes les Audi RS 6 de la première génération (C5) se fait à la fois à la chaîne et à la main. Prêt à rouler, mais encore loin d'être complet. Il manque par exemple le châssis rempli, les éléments rapportés spécifiques à l'Audi RS et certains éléments décoratifs dans l'habitacle. C'est pourquoi le véhicule passe dans un hall voisin de l'usine de Neckarsulm. Là, les collègues de quattro GmbH finalisent chaque exemplaire en 15 heures environ sur le pont élévateur. La C5 est à ce jour la seule Audi RS 6 à avoir également pris le départ d'une course. En 2003, l'Audi RS 6 Competition utilisée par l'équipe Champion Racing et conduite par Randy Pobst, déclassa ses concurrentes de même cylindrée lors du SPEED GT World Challenge. D'une puissance de 475 ch, le moteur V8 biturbo est équipé d'une boîte de vitesse manuelle et l'emporte d'emblée.

Pour clore la série, quattro GmbH offre encore plus de puissance et ajoute un «plus» au nom. Il passe de 450 à 480 ch, le couple reste à 560 newtons-mètres. Au lieu de 250, la vitesse maximale possible est désormais de 280 km/h. Des équipements auparavant optionnels sont désormais de série.

La C6 – le couronnement de la construction de moteurs poursuit sur sa lancée

Six ans après la première Audi RS 6, la génération numéro deux suit en 2008. Audi augmente, non seulement la puissance et la cylindrée, mais aussi le nombre de cylindres. Ceux-ci doivent être au nombre de dix, à nouveau deux turbocompresseurs et désormais 5 litres de cylindrée – le tout générant 580 ch et 650 newtons-mètres de couple, disponibles à partir de 1500 tours. Des valeurs qui, à l'époque, dépassent même celles d'une Audi R8, la R8 GT ne pouvant atteindre qu'un maximum de 560 ch. Pendant plus de trois ans, Audi fabrique le plus grand moteur RS de tous les temps. Le V10 est une force de la nature. Le moteur pèse 278 kilogrammes. Pour assurer une alimentation en huile fiable lors de la conduite rapide dans les virages, Audi utilise le système à carter sec, un principe qui provient du sport automobile: le réservoir d'huile séparé permet un positionnement bas du moteur V10, et donc d'abaisser le centre de gravité de la voiture. Le système est conçu pour la course; il assure l'alimentation en huile jusqu'à 1,2 g d'accélération longitudinale et transversale. Stephan Reil se souvient bien de la rigueur avec laquelle les développeurs Audi ont utilisé chaque centimètre d'espace de construction: «Véritable œuvre d'art, avec ses deux turbocompresseurs et ses tubulures, le V10 est particulièrement puissant. Je ne connais pas de compartiment moteur mieux rempli que celui de l'Audi RS 6 C6.»

Comme pour la C5, le 10 cylindres a besoin d'une boîte de vitesses capable de gérer la puissance. Pour ce faire, la boîte automatique à 6 vitesses utilisée sera fortement retravaillée à cet effet. Refroidissement, vitesse de passage des vitesses, répartition de la force – tout a été amélioré. Avec cette combinaison moteur/boîte de vitesses, l'Audi atteint pour la première fois une vitesse maximale de plus de 300 km/h – 303 km/h pour être précis – avec l'Audi RS 6 plus. Dans l'Audi RS 6 ordinaire, l'accélération ne dépasse pas 250 km/h, mais il est possible d'atteindre 280 km/h moyennant un supplément. En ligne droite, la C6 n'a guère à craindre d'une deuxième voiture produite en série. Il faut 4,5 secondes à la berline et 4,6 à l'Avant pour atteindre 100 km/h. Cette propulsion exige une puissance de freinage correspondante. Le premier frein céramique (disques de 420 millimètres à l'avant, 356 millimètres à l'arrière) est disponible en option sur une Audi RS 6 et stoppe la dynamique de manière extrêmement fiable. Pour que les passagers et passagères arrivent à destination de manière à la fois sportive et confortable, Audi mise encore sur le châssis DRC, désormais livré de série à la clientèle de l'Avant et de la berline. Pour plus de confort au quotidien dans la grande variété des situations de conduite, le châssis DRC peut être équipé, moyennant un supplément, d'une unité de réglage supplémentaire sur l'amortisseur, offrant pour la première fois un réglage à trois niveaux.

Comme pour son prédécesseur, ce modèle Audi arbore lui aussi une esthétique discrète. Les ailes saillantes, qui le séparent de la base et offrent suffisamment de place aux grandes roues et aux pneus (19 pouces et 255/40, 20 pouces et 275/35 en option), ne l'élargissent que de 3,5 centimètres au total pour atteindre 1,89 mètre.

Après sa fabrication sur la chaîne de montage, la C6 est également envoyée à la société quattro GmbH, située juste à côté, pour sa finition. Les collaborateurs de la société finalisent le véhicule, comme c'était déjà le cas pour le modèle précédent. Points d'orgue de la série, les modèles RS 6 plus Sport et RS 6 plus Audi Exclusive parachèvent la C6. Au total, 500 véhicules

en édition limitée quittent l'usine de Neckarsulm. L'équipement comprend, entre autres, une plaque numérotée dans l'habitacle, des jantes spéciales en alliage léger à 5 branches, un tableau de bord cuir et des tapis de sol avec arborant le logo RS 6.

La C7 – quand moins permet plus

Moins de cylindres – il y a certainement une erreur! Une critique que la clientèle n'est pas seule à émettre lorsqu'en 2013, Audi renonce à nouveau au 10 cylindres biturbo pour miser à nouveau sur un 8 cylindres de 4 litres de cylindrée, avec double suralimentation – le plus petit moteur de l'histoire de la RS 6. Par ailleurs, la berline classique est supprimée sans être remplacée, alors que l'Audi RS 7 Sportback prend le relais aux États-Unis. Cependant, la critique ne dure pas, car Audi concocte un pack qui laisse loin derrière les anciens représentants de la RS 6 en termes de dynamique de conduite et d'efficacité. Cela est surtout dû à une importante réduction du poids de la génération C7 d'un peu plus de 120 kilogrammes, notamment en raison d'une part nettement plus importante d'aluminium, comme pour tous les éléments rapportés par exemple. L'Avant est 6 centimètres plus large sur la route qu'une A6 classique. Alors que sur la C6, 60% de la masse totale reposait sur l'essieu avant, Audi réduit désormais cette valeur à 55%, soit une économie d'environ 100 kilos. Une autre raison: le moteur a été reculé d'environ 15 centimètres.

Cependant, l'Audi RS 6 prouve sur la route que 2 cylindres et 20 ch de moins n'altèrent en rien les performances. Avec ses 700 newtons-mètres de couple et la nouvelle tiptronic à 8 rapports, la C7 ne met que 3,9 secondes pour atteindre 100 km/h, soit une demi-seconde de moins que le modèle précédent. Le combiné d'instruments indique jusqu'à 305 km/h de vitesse maximale. Parallèlement, la consommation baisse de 30% par rapport à son prédécesseur, non seulement grâce au gain de poids, mais aussi à la désactivation des cylindres, qui font de l'Audi RS 6 une 4 cylindres en cas de faible charge. Un frein céramique à disques (420 millimètres de diamètre, 365 millimètres à l'arrière) est de nouveau disponible, garantissant une accélération négative maximale et particulièrement avantageuse en cas de sollicitations permanentes élevées.

Une première pour l'Audi RS 6 de troisième génération: la clientèle souhaitait un peu plus de confort, raison pour laquelle elle peut désormais se déplacer avec un châssis pneumatique de série. Abaissée de 20 millimètres et arborant une configuration sportive, l'adaptive air suspension garantit un plaisir haut de gamme au quotidien. Le dispositif d'attelage de remorque désormais en option est un autre avantage pour le transport rapide des biens. Le châssis DRC bien connu et avéré, quant à lui, a été conservé. Aucun doute: l'Audi RS 6 C7 se démarque de ses prédécesseurs à tous les niveaux, que ce soit en termes de propulsion, de châssis, de confort ou d'efficacité. Ce que le modèle partage avec les autres générations: comme ses prédécesseurs, la C7 passe également par la halle de production de Neckarsulm lors de son assemblage. Au fil des années, Audi a tiré de son moteur 8 cylindres de 4 litres une puissance toujours plus grande.

Dans l'Audi RS 6 performance, le véhicule développe pour la première fois plus de 600 ch – 605 pour être précis. Sur une courte période, 750 newtons-mètres agissent sur le groupe motopulseur en fonction overboost.

Malgré les critiques initiales sur la puissance et le nombre de cylindres réduits de la C7, c'est justement cette génération de RS 6 qui connaît le succès – et devient leader du marché dans le

segment des breaks hautes performances. Une position de pointe que son successeur conserve encore aujourd'hui. L'Audi RS 6 C7 Avant est appréciée dans le monde entier, et c'est justement le marché qui préfère traditionnellement les berlines et qui se presse pour la lancer; les États-Unis d'Amérique doivent encore patienter un peu.

La C8 – la meilleure à ce jour, mais le travail ne s'arrête jamais

En 2019, trois ans avant son 20^e anniversaire, la quatrième génération de la RS 6 (C8) fait son entrée chez les concessionnaires et restera fidèle à sa ligne. Cylindrée de 4 litres, biturbo, 600 ch et désormais 800 newtons-mètres de couple. Pour la première fois de son histoire, le véhicule est appuyé par un système hybride léger de 48 volts qui améliore davantage son efficacité. Bien qu'un peu plus lourde dans l'ensemble, l'Audi RS 6 Avant* passe à 100 km/h en 3,6 secondes, et atteint les 200 km/h en 12 secondes seulement. La C8 convainc en ligne droite, et en ce qui concerne l'accélération latérale et la tenue en virage, la voiture place sa propre barre encore plus haut.

Une nouvelle direction intégrale améliore la stabilité à grande vitesse, car les roues arrière braquent dans la même direction que les roues avant dans cette situation de conduite. Lors des manœuvres à basse vitesse en revanche, elles braquent en sens inverse afin de réduire le rayon de braquage et de faciliter ainsi le stationnement. La clientèle n'accorde pas seulement de l'importance à la facilité de stationnement, mais bien aussi – comme pour le modèle précédent – à la possibilité d'atteler une remorque. «Désormais, plus de la moitié de nos clients européens commandent un attelage pour remorque», indique Stephan Reil. «Cela montre que la clientèle n'apprécie pas seulement une conduite sportive avec la RS 6, mais que ce modèle répond également à des exigences quotidiennes». Audi répond au souhait de sa clientèle et continue de proposer cette option, désormais avec le châssis pneumatique et DRC.

Et le design? Si les Audi RS 6 des générations C5, C6 et C7 ne révèlent vraiment leur nature puissante qu'au deuxième coup d'œil, la C8 est désormais plus directe: même le profane voit d'emblée qu'il ne s'agit pas d'une A6 classique. L'Audi RS 6 Avant ne partage que le toit, les portes avant et le hayon avec l'A6 Avant de base. Tous les autres composants ont été modifiés de façon à être spécifiques à la RS, et la carrosserie a été élargie de 8 centimètres. Peu de gens savent que la plus rapide des A6 arbore désormais également un capot autonome et que, grâce à toutes ces mesures de transformation, elle peut porter les feux Matrix LED avec éclairage laser de la RS 7. Les roues et les pneus sont également plus larges et plus grands. 21 pouces de diamètre (275/35) sont de série, et 22 pouces (285/30) sont pour la première fois disponibles en option.

Pour la finition, la C8 ne passe pas comme ses prédécesseurs par des halles de production distinctes de la société désormais rebaptisée Audi Sport GmbH, mais quitte la chaîne de production de Neckarsulm entièrement finie – preuve de la grande flexibilité du site de production – et est proposée pour la première fois aux États-Unis comme RS 6 Avant, pour répondre à la forte demande. Ainsi, l'Audi RS 6* C8 arrive définitivement à maturité, passant du statut de véhicule de petite série à celui de modèle à succès très demandé dans le monde entier.

AMAG Import SA

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Portable: +41 76 556 37 80

E-Mail: audi.pr@amag.ch

[audi.ch](https://www.audi.ch)

www.audi-mediacyber.com/de

AMAG Import SA – Audi Suisse – la marque aux quatre anneaux est synonyme de véhicules innovants et sportifs, de construction d'excellente qualité et de design avant-gardiste – de «Vorsprung durch Technik» (avance par la technique). Le groupe Audi est l'un des plus grands constructeurs mondiaux de voitures haut de gamme. Notre vision: déployer la beauté de la mobilité durable.

Données de consommation des modèles cités

Les consommations et les émissions de CO₂ ainsi que les catégories de rendement énergétique dépendent du jeu de pneus/jantes utilisé et des équipements sélectionnés du véhicule et sont donc indiquées sous forme de fourchette.

Audi RS6

Consommation de carburant en cycle mixte en l/100 km: 13,4 – 12,7 (WLTP);

Émissions de CO₂ en cycle mixte en g/km: 304 – 288

Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon la procédure de mesure WLTP prescrite par la loi. La procédure d'essai mondiale harmonisée pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, ou WLTP) est une procédure de test plus réaliste pour la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO₂. Les valeurs varient en fonction des équipements en option sélectionnés.

Pour que les consommations d'énergie de différents types de propulsion (essence, diesel, gaz, courant électrique, etc.) soient comparables, elles sont en outre indiquées sous forme d'équivalent essence (unité de mesure énergétique). Le CO₂ est le principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique. Valeur moyenne des émissions de CO₂ pour tous les véhicules vendus en Suisse: 149 g/km (WLTP). Valeur cible provisoire des émissions de CO₂ produites par tous les modèles de véhicules proposés en Suisse: 118 g/km (WLTP). Les données indiquées pour un véhicule spécifique peuvent différer des données d'homologation conformément à la réception par type suisse.

Les valeurs de consommation figurant dans nos documents de vente correspondent aux indications européennes de consommation normalisée de carburant qui permettent de comparer les différents véhicules. En pratique, celles-ci peuvent parfois varier considérablement en fonction du style de conduite, des conditions météorologiques et de circulation, de la charge, de la topographie et de la saison. Nous recommandons également le style de conduite EcoDrive pour préserver les ressources.

Catégorie de rendement énergétique selon la nouvelle méthode de calcul conformément à l'annexe 4.1 de l'OEEE valable à partir du 1^{er} janvier 2022 jusqu'au 31 décembre 2022. Vous trouverez des informations sur l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme sur le site de l'Office fédéral de l'énergie, OFEN.