



Communication Presse et Relations Publiques

Sabrina NICOLAS

Tél. : 03 23 73 81 68

E-mail : sabrina.nicolas@audi.fr

Octobre 2019

Nouvelle Audi RS 4 Avant : Le break puissant fait son retour

- *Nouvelle identité stylistique pour une différenciation visuelle encore plus marquée*
- *Puissance et efficacité : le moteur V6 bi-turbo délivre 331 kW (450 ch) et 600 Nm de couple*
- *MMI touch : nouveau système d'exploitation tactile et affichage propre à la RS*

Ingolstadt, le 2 octobre 2019 - Audi Sport GmbH a affiné de nombreux détails de l'Audi RS 4 Avant (consommation de carburant combinée en l/100 km WLTP : 9,6 - 9,9 ; émissions de CO2 combinées en g/km WLTP : 219 - 226) qui avait été lancée en septembre 2017. Le design de la face avant a été repensé et l'intérieur sportif est doté du nouveau système d'exploitation MMI touch, soulignant les aspirations esthétiques du modèle à succès, qui compte une lignée de prédécesseurs légendaires. Le moteur V6 bi-turbo, qui produit une puissance de 331 kW (450 ch), développe un couple impressionnant de 600 Nm entre 1 900 et 5 000 tr/min. La RS 4 Avant fera ses débuts lors de la finale du DTM à Hockenheimring du 4 au 6 octobre 2019. Les ventes en Allemagne commenceront en octobre 2019. La Nouvelle Audi RS 4 Avant arrivera chez les concessionnaires en décembre 2019 et sera proposée à partir de 81 400 EUR en Allemagne.

« L'idée d'associer caractère sportif et praticité maximale au quotidien peut sembler farfelue à certains, mais à nos yeux, l'Avant haute performance est l'un des meilleurs concepts que nous ayons proposés en 25 ans d'histoire », affirme Oliver Hoffmann, directeur général d'Audi Sport GmbH. « Best-seller de longue date, l'Audi RS 4 Avant contribue grandement à la réussite d'Audi Sport GmbH ».

Le design extérieur : musclé

La face avant de la nouvelle Audi RS 4 Avant a été complètement repensée. La RS 4 Avant est sensiblement différente de l'A4 Avant. La calandre Singleframe est plus large et plus plate par rapport au modèle de base.

Les équipements, les données et les prix spécifiés dans ce document se rapportent à la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils sont susceptibles d'être modifiés sans préavis, sauf pour les erreurs et les omissions.



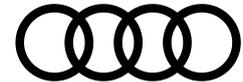
À l'instar de ses grandes sœurs RS, la RS 6 Avant (consommation de carburant combinée en l/100 km WLTP : 12,5 - 12,8 ; émissions de CO2 combinées en g/km WLTP : 268 - 269) et la RS 7 Sportback (consommation de carburant combinée en l/100 km WLTP : 12,4 - 12,7 ; émissions de CO2 combinées en g/km WLTP : 281 - 288), la RS 4 Avant affiche également une structure alvéolée en trois dimensions en noir brillant, caractéristique de la gamme RS. Pour lui donner un aspect soigné, la calandre Singleframe a été conçue sans cadre. La nouvelle grille alvéolée, agrémentée de l'emblème RS 4, est insérée directement dans le pare-chocs, doté de grandes admissions d'air latérales et de clapets verticaux.

La forme des phares LED de la RS 4 Avant a également été repensée. Avec leur lunette foncée, les phares Matrix LED en option viennent compléter la nouvelle esthétique haute performance de l'Audi RS 4 Avant et la distinguent du reste de la famille A4. Les passages de roues, surmontées de blisters quatre, sont 30 millimètres plus larges à l'avant et à l'arrière par rapport à l'Audi A4 Avant. Des éléments de design en noir brillant, placés juste à côté des phares, amplifient l'effet de largeur de la nouvelle RS 4 Avant.

Les packs de design noir brillant, aluminium mat et carbone incluent des ajouts spécifiques aux appliques de bas de caisse, aux boîtiers des rétroviseurs extérieurs et aux pare-chocs avant et arrière. En option, les anneaux Audi et le logo RS en noir à l'avant et à l'arrière peuvent être inclus dans les packs de design noir brillant et carbone. Les badges RS peuvent être retirés pour un look plus sobre. De série, les barres de toit sont déclinées en aluminium mat. Le spoiler RS et le diffuseur ainsi que les pots chromés du système d'échappement RS apportent une touche de finition unique au véhicule. Le système d'échappement RS sport en option, avec contours de sorties d'échappement noirs, crée une expérience sonore très sportive. Le conducteur peut opter pour un son sportif ou feutré grâce au système de sélection du mode de conduite Audi drive select.

La transmission : une puissance de traction complète

Avec le V6 2.9 TFSI bi-turbo, Audi Sport GmbH s'inspire du légendaire V6 2.7 de la première RS 4 Avant de 1999. À l'époque, le V6 bi-turbo délivrait une puissance de 279 kW (380 ch), tandis que la nouvelle RS 4 Avant produit 331 kW (450ch). L'Audi RS 4 Avant est ainsi capable de passer de 0 à 100 km/h en 4,1 secondes seulement. Le moteur TFSI ne pèse que 182 kg, soit 31 kg de moins que le V8 du modèle précédent de 2012, ce qui profite au poids brut et à la répartition de la charge entre les essieux, deux prérequis pour des performances imposantes. Le moteur V6 bi-turbo développe un couple impressionnant de 600 Nm entre 1 900 et 5 000 tr/min. Avec le pack dynamique RS en option, la vitesse maximale, contrôlée électroniquement, passe de 250 à 280 km/h.

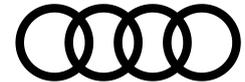


Chacun des deux turbocompresseurs du 2.9 TFSI est monté sur une rangée de cylindres et génère jusqu'à 1,5 bar de pression de charge. Comme pour tous les moteurs V6 et V8 Audi, les turbocompresseurs sont installés dans le V intérieur à 90 degrés des rangées de cylindres, de sorte que l'échappement des culasses se trouve à l'intérieur, tandis que l'admission se trouve à l'extérieur du moteur. Cette configuration crée une structure compacte et raccourcit les voies d'échappement de gaz avec des pertes de débit réduites, ce qui permet au 2.9 TFSI de réagir spontanément au mouvement de la pédale d'accélération.

Le V6 impressionne non seulement par ses performances, mais aussi par son efficacité. Selon le nouveau cycle WLTP, il ne consomme que 9,6 à 9,9 litres aux 100 kilomètres, soit 219 à 226 grammes de CO2 par kilomètre, ce qui constitue une réduction de la consommation de 17 % par rapport au modèle précédent. Le nouveau processus de combustion TFSI d'Audi, connu sous le nom de cycle Miller, y est pour beaucoup. Il a été spécialement conçu pour les charges partielles qui sont le mode d'opération principal dans le cadre d'une utilisation normale. Avec des charges plus importantes ou à régime moteur élevé, le système Audi valvelift retarde la fermeture des soupapes d'admission, étendant la durée d'ouverture de rotation du vilebrequin jusqu'à 200 degrés. Dans le même temps, la levée des soupapes passe de 6 à 10 millimètres. Le remplissage des cylindres augmente proportionnellement ; le moteur vrombit et délivre une puissance importante.

Sportive, la boîte tiptronic à 8 rapports transfère la puissance du 2.9 TFSI au système de transmission intégrale permanente quattro. En conduite normale, le système délivre plus de puissance sur l'essieu arrière. Son différentiel central purement mécanique envoie 60 % du couple sur l'essieu arrière et 40 % sur l'essieu avant. En cas de glissement indésirable sur un essieu, la majorité de la puissance est automatiquement et rapidement reportée sur l'autre (jusqu'à 70 % à l'avant et 85 % à l'arrière). Grâce à des valeurs de verrouillage élevées, le véhicule bénéficie d'une distribution de couple bien définie et d'une interaction ultra précise avec les systèmes de contrôle du correcteur électronique de trajectoire (ESC) et de contrôle du couple au volant.

Le contrôle du couple au volant est actif sur toutes les surfaces. En cas de conduite sportive, il freine très légèrement les roues à l'intérieur du virage via le correcteur électronique de trajectoire (ESC), augmentant le couple au niveau des roues à l'extérieur du virage, dont la charge est supérieure. La différence de couple pousse la voiture dans le virage, ce qui lui permet de suivre précisément l'angle de braquage. Le résultat est une conduite neutre, agile et précise. Le différentiel sportif quattro avec réglage RS spécifique en option assure une réponse encore plus



dynamique lors des accélérations dans les virages. Il répartit le couple entre les roues arrière de façon active et ciblée, améliorant ainsi la traction, la stabilité et la dynamique. Lorsque le conducteur tourne ou accélère dans un virage, le couple est principalement dirigé vers la roue arrière située à l'extérieur de la courbe : la voiture est littéralement pressée dans la courbe, éliminant tout risque, même minime, de sous-virage. Si le véhicule survire, le différentiel sport le stabilise en transférant le couple vers la roue de l'intérieur de la courbe.

La suspension : un réglage sportif

Le concept d'essieux de la suspension avec cinq bras à l'avant et à l'arrière permet une absorption optimale des forces longitudinales et latérales. Avec la suspension RS sport standard, l'Audi RS 4 Avant est sept millimètres plus basse que le modèle de base S4 doté de la suspension sport.

La suspension RS sport plus avec système d'amortissement dynamique Dynamic Ride Control (DRC) est proposée, en option, pour une tenue de route plus agile. Ce système de stabilisation intégrée en cas de roulis et de tangage consiste en un système d'amortissement spécial, qui contrecarre les mouvements de la carrosserie sans délai et sans avoir recours à l'électronique. Dans les virages, l'amortissement est altéré de façon à ce que les mouvements de la voiture le long de l'axe longitudinal (roulis) et de l'axe transversal (tangage) soient considérablement réduits. Les amortisseurs sont reliés en diagonale à une soupape centrale via deux conduits d'huile distincts. Les soupapes assurent un ajustement du volume de compensation selon les besoins par le biais de pistons à gaz à l'intérieur. Lorsque le véhicule aborde ou prend un virage, de l'huile circule entre les amortisseurs diagonalement opposés via la valve centrale, créant une force d'amortissement supplémentaire. Si un côté est amorti, les caractéristiques d'amortissement sont modifiées de façon à presque éliminer les mouvements de roulis et de tangage. Grâce à ce système d'amortissement ultra réactif, les modèles RS sont particulièrement précis dans les virages.

Avec l'aide du système de sélection du mode de conduite Audi drive select, le conducteur peut agir sur l'amortissement à trois niveaux et ainsi personnaliser son expérience de conduite. La nouvelle génération d'amortisseurs à valve intégrée est plus légère et compacte. De plus, ce système permet de répartir encore plus les forces d'amortissement entre les modes confort et dynamique, et d'ajuster plus précisément la suspension pour un amortissement élevé, notamment dans le cas de virages pris à grande vitesse. Le résultat : la suspension RS sport avec système d'amortissement dynamique (DRC) garantit un roulement confortable en mode « confort ». En mode « dynamique », elle offre une précision extraordinaire pour une conduite tendue, y compris dans le cas de virages pris à grande vitesse.



Une direction dynamique propre à la RS est disponible comme alternative à la direction assistée électromécanique standard. La direction dynamique fait varier le rapport de démultiplication de jusqu'à 100 % en fonction de la vitesse de conduite, de l'angle de braquage et du mode de conduite choisi avec l'Audi drive select. À une faible vitesse, par exemple en ville ou lors de manœuvres, la direction dynamique fonctionne de façon très directe ; il suffit de deux tours complets de volant pour aller d'une butée à une autre. Le niveau d'assistance électrique est également élevé, faisant des manœuvres de stationnement un véritable jeu d'enfant. Sur les routes de campagne, le caractère direct de la réponse et l'assistance électrique sont progressivement réduits. À haute vitesse sur l'autoroute, le rapport de transmission indirecte et le faible niveau d'assistance électrique lissent les mouvements de volant saccadés et contribuent à la stabilité directionnelle. La direction dynamique fonctionne en étroite collaboration avec le programme de correction électronique de trajectoire (ESC) pour une tenue de route sportive et une conduite sûre. Le cas échéant, elle contre-braque légèrement ; ces petites corrections, dont la plupart sont imperceptibles, réduisent le sous-virage et le survirage dus à la modification de la charge dans la grande majorité des cas. Lors du freinage sur des surfaces routières aux coefficients de friction différents, le système stabilise les corrections de trajectoire.

Le conducteur peut créer sa propre expérience de conduite en utilisant le système de sélection du mode de conduite Audi drive select. Cinq profils sont disponibles : confort, auto, dynamique et les modes personnalisables RS1 et RS2. Le système de sélection du mode de conduite Audi drive select permet de régler la gestion du moteur et de la transmission, la direction, la suspension, la direction dynamique, le différentiel sport quattro, le son du moteur et les caractéristiques de la climatisation automatique. Le mode RS2 personnalisable est spécialement conçu pour actionner le correcteur électronique de trajectoire (ESC) sur simple pression d'un bouton.

De série, la nouvelle Audi RS 4 Avant est équipée de roues 265/35 en aluminium forgé de 19 pouces. Divers modèles de 20 pouces sont disponibles en option, y compris un nouveau modèle à cinq branches entièrement polies et peintes en bronze mat. Elle est livrée avec des pneus 275/35. De puissants freins en acier dotés de disques composites perforés garantissent un freinage en toute confiance. Ces freins présentent un diamètre de 375 millimètres à l'avant et de 330 millimètres à l'arrière. De série, les étriers de freins à six pistons ornés du logo RS sont peints en noir, ou en rouge en option. L'essieu avant peut être équipé, en option, de freins en céramique RS résistants à l'usure. Les étriers sont disponibles en rouge, gris ou bleu avec un disque perforé de 400 millimètres.



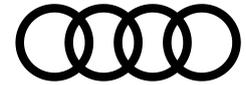
Cockpit connecté : l'intérieur

La nouvelle Audi RS 4 Avant (consommation de carburant combinée en l/100 km WLTP : 9,6 - 9,9 ; émissions de CO2 combinées en g/km WLTP : 219 - 226) affiche un intérieur noir. Des lumières LED soulignent les contours des portes ainsi que la console centrale et le pack éclairage d'ambiance, de série, propose jusqu'à 30 couleurs différentes. L'alignement horizontal du tableau de bord crée une impression d'espace. Le conducteur et le passager avant sont accueillis par les bas de caisse illuminés et revêtus du logo RS 4. En option, le pack design RS permet d'ajouter de la couleur à l'intérieur et le logo RS sur la console centrale, les accoudoirs, les ceintures de sécurité et les tapis. Le volant, le levier de vitesse et les protège-genoux sont recouverts d'Alcantara avec des coutures rouges contrastantes. En plus du rouge, le pack de design RS étendu propose désormais des éléments en gris. Nouveauté du pack de design RS en rouge, les ancrages des sièges dans le dossier sont également disponibles dans la même couleur.

L'écran MMI touch de 10,1 pouces est le centre de commandes du nouveau système d'exploitation. Il est situé au centre du tableau de bord et légèrement incliné vers le conducteur. L'écran tactile accueille le conducteur avec une animation graphique haute résolution de la RS 4 Avant. L'écran MMI touch fournit un retour haptique et remplace l'ancien bouton rotatif sur la commande centrale. Le conducteur peut utiliser l'écran RS pour afficher différents éléments : températures, forces centrifuges en « g » et informations relatives à la pression et à la température des pneus. Dans le virtual cockpit d'Audi, des affichages RS spécifiques fournissent des informations sur la pression des pneus, le couple, la puissance, la température de l'huile moteur, le temps par tour, les mesures d'accélération et les forces centrifuges en « g ». L'affichage lumineux de changement de vitesse rappelle au conducteur de changer de vitesse lorsque le régime maximal est atteint. L'affichage tête haute en option fournit également des informations RS spécifiques, dont l'affichage lumineux de changement de vitesse.

Avec sa nouvelle hiérarchie, la structure du menu du nouveau système d'exploitation est conçue pour répondre aux attentes de l'utilisateur et pensée pour une utilisation facile. La commande vocale basée sur le langage naturel comprend également de nombreuses phrases du langage courant et les traduit rapidement en commandes. Désormais, la navigation à bord de la nouvelle RS 4 Avant est encore plus polyvalente et conviviale. Le portefeuille Audi connect et Audi connect plus comprend un éventail de services en ligne, tels que les services Car-to-X, qui s'appuient sur l'intelligence combinée de la flotte Audi.

Le conducteur peut activer les deux modes RS1 et RS2 dans Audi drive select



directement via un nouveau bouton « RS MODE » sur le volant plat multifonctions en cuir RS sport. Une pression sur ce bouton ouvre automatiquement les écrans spécifiques aux modèles RS dans le cockpit virtuel d'Audi. Les nouvelles palettes de changement de vitesse en aluminium sont bien plus grandes que sur les modèles précédents. En plus du volant et des bas de caisse illuminés, les sièges RS sport à motif alvéolé en option et le levier de vitesse portent également l'emblème RS.

L'équipement : polyvalent

L'Audi RS 4 Avant offre le même niveau de praticité au quotidien que le modèle de base A4 Avant. Le coffre affiche une capacité de 495 litres, qui passe à 1 495 litres lorsque les sièges arrière sont abaissés et une cargaison est chargée sur le toit. De série, le hayon et la plage arrière sont à commande électrique. Un capteur permet d'ouvrir et de fermer le hayon, et, en option, un attelage remorque avec déverrouillage électrique sur simple pression d'un bouton est également disponible.

La RS 4 Avant aide le conducteur dans de nombreuses situations : plus de 30 systèmes d'assistance à la conduite mettent en évidence le caractère complet de l'Avant haute performance. Les différents équipements sont réunis dans les packs city (de série) et/ou route (en option), pack route qui inclue, par exemple, l'adaptive cruise assist avec fonction stop & go permettant le contrôle automatique à distance, l'assistant de croisement et l'assistant de maintien dans la voie et en courbe.

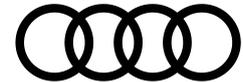
Les clients de la RS 4 Avant peuvent choisir parmi huit couleurs de peinture, dont le nouveau bleu Turbo uni et le nouveau rouge Tango métallique. Le programme Audi exclusive inclut également de nombreuses autres finitions, comme le bleu Nogaro effet perlé. Une couleur qui caractérisait déjà la RS 2 Avant, ancêtre légendaire de tous les modèles RS en 1994.

L'histoire : légendaire

Mieux qu'aucun autre modèle, la nouvelle RS 4 Avant symbolise l'alliance de la haute performance et de la praticité au quotidien. Ses prédécesseurs datent d'il y a 25 ans, lorsque la légendaire RS 2 Avant a été lancée en 1994.

1994 - Audi RS 2 Avant : une pionnière

En 1994, Audi instaure une forte tendance avec la RS 2 Avant, la première voiture de sport haute performance à être dotée de cinq sièges et d'un grand coffre. Son design extérieur distinctif et son intérieur bicolore raffiné, doté de sièges en Alcantara bleu, contribuent également à façonner l'esthétique du modèle. Le moteur turbo à cinq cylindres génère 232 kW (315 ch) avec déplacement de



2,2 litres, permettant à l'Audi RS 2 Avant de passer de 0 à 100 km/h en 5,4 secondes et d'atteindre une vitesse maximale de 262 km/h. Partenaire de développement et de production, Porsche AG fournit certaines pièces telles que les freins et les roues.

1999 - Déplacement compact et haute performance pour la première génération
Cosworth Technology Ltd, qui a été intégrée à l'entreprise peu de temps avant, devient partenaire de coopération sur la première RS 4 Avant. Avec quattro GmbH, la société anglaise rend le 2.7 V6 bi-turbo de 279 kW (380 ch) encore plus puissant et généreux en couple. Les soupapes d'admission et d'échappement sont revues conformément à la hausse des performances, le profil des conduits d'air côté admission et échappement est augmenté, ainsi que les dimensions des turbocompresseurs. On note une amélioration considérable de l'efficacité grâce à de plus grands refroidisseurs, optimisés en cas de perte de pression. La RS 4 est ainsi conçue comme un modèle ultra sportif sans pour autant perdre sa praticité au quotidien. La demande est tellement forte qu'Audi double la production initialement prévue.

2005 - Audi RS 4 : trois variantes dynamiques

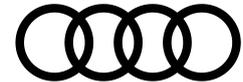
La deuxième génération de la RS 4 est lancée en 2005, d'abord en version berline et Avant, puis en version cabriolet. Côté transmission, elle est équipée du moteur V8 4,2 litres, à haut régime récemment mis au point. Le moteur à injection directe délivre une puissance de 309 kW (420 ch). C'est la première fois qu'un constructeur s'aventure à associer la technologie de l'injection directe essence et le concept de régime moteur élevé, dérivé du sport automobile, ce qui permet au véhicule d'atteindre des vitesses de jusqu'à 8 250 tr/min. Par ailleurs, ce modèle est doté de la transmission quattro avec distribution de couple asymétrique dynamique (40 % vers l'essieu avant, 60 % vers l'essieu arrière), une nouveauté à l'époque, et de freins en céramique renforcée de fibre de carbone.

2012 - Audi RS 4 Avant : le véhicule tout-terrain dynamique

En février 2012, quattro GmbH présente la troisième génération de la RS 4, proposée uniquement en version Avant, au Salon de l'automobile de Genève. Tout comme son prédécesseur, le modèle est équipé d'un moteur V8 4.2 L, mais avec une puissance supérieure de 331 kW (450 ch).

- Fin -

Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon les méthodes de mesure prévues par la loi. Depuis le 1er septembre 2017, l'approbation de



certains nouveaux véhicules a déjà été réalisée conformément à la Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP), une procédure de tests pour l'évaluation de la consommation de carburant et d'émissions de CO2 plus réaliste. Depuis le 1er septembre 2018, la WLTP remplace progressivement le Nouveau cycle européen de conduite (NEDC). En raison de conditions de test réalistes, la mesure selon la WLTP donne une consommation de carburant et des émissions de CO2 plus élevées que celle effectuée selon le NEDC. Vous trouverez plus d'informations sur les différences entre la WLTP et le NEDC sur www.audi.fr/wltp.

Pour l'instant, il est toujours obligatoire de fournir les valeurs NEDC. Dans le cas des nouveaux véhicules pour lesquels l'approbation a été réalisée en utilisant la WLTP, les valeurs NEDC sont dérivées des valeurs WLTP. Les valeurs WLTP peuvent être fournies sur la base du volontariat jusqu'à ce qu'elles deviennent obligatoires. Si les valeurs NEDC sont indiquées sous la forme d'une fourchette, elles ne font pas référence à un véhicule spécifique et ne sont pas un élément intégral de l'offre. Elles sont fournies simplement à des fins de comparaison entre les différents types de véhicules. D'autres équipements et accessoires (pièces détachées, tailles des pneus, etc.), peuvent modifier les paramètres du véhicule tels que le poids, la résistance de roulement et l'aérodynamique et, comme la météo, les conditions de circulation et le style de conduite, influencer la consommation électrique d'un véhicule, les émissions de CO2 et les chiffres de performances.

Pour en savoir plus sur les chiffres de consommation de carburant et les émissions de CO2 spécifiques officielles des nouvelles voitures de tourisme, vous pouvez consulter le « Guide sur les économies de carburant, les émissions de CO2 et la consommation énergétique de tous les nouveaux modèles de véhicules de tourisme » [en anglais], disponible gratuitement chez tous les concessionnaires et auprès de la DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, Allemagne (www.dat.de).

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.
