



## **Fabrizia Pons, copilote de rallyes : « Le quattro n’a jamais perdu son emprise sur moi »**

- La vice-championne, copilote de Michèle Mouton, se remémore sa victoire avec Audi
- La flotte e-tron et la nouvelle RS 3 sont attendues avec impatience
- Sebastian Grams, directeur général d’Audi Sport GmbH : « Le quattro fait le lien entre passé et avenir »

Ingolstadt, le 27 septembre 2021 - La scène internationale des rallyes compte des lieux historiques avec lesquels Audi entretient des liens étroits, comme le col de Turini qui accueille le Rallye Monte-Carlo ou San Romolo, qui constitue un point stratégique des spéciales sur asphalte du Rallye San Remo. Grâce au système d’entraînement quattro et au moteur à cinq cylindres, la marque aux anneaux a enchaîné les succès dans les années 1980. C’est à cette époque que s’est imposée la légende du concept d’entraînement d’Audi, alors révolutionnaire, et des technologies qui caractérisent l’ADN Audi « Vorsprung durch Technik », l’avance par la technologie. Fabrizia Pons, copilote de la pilote officielle Audi Michèle Mouton dans les années 1980, et Sebastian Grams se remémorent le bon vieux temps et se réjouissent des possibilités offertes par la technologie quattro et le moteur à cinq cylindres, aujourd’hui et demain.

**Fabrizia Pons, vous avez à la fois été pilote et copilote sur la scène internationale des rallyes. Qu’est-ce qui vous a le plus emballé ?**

**Fabrizia Pons :** En réalité, j’ai commencé en tant que pilote en 1976 et j’ai aussi gagné dans ma catégorie. Mais je n’arrivais pas à trouver un cockpit qui me convenait dans la catégorie 2. Pendant cette période, l’occasion s’est présentée de seconder Luigi « Lucky » Battistolli, un pilote italien accompli à l’époque. Après les victoires de 1979 et 1980, mon nom est ainsi apparu dans la presse, pas seulement en Italie mais dans toute l’Europe. C’est comme cela que Michèle Mouton a entendu parler de moi. Le fait que je sois capable de lire le roadbook en français a aussi aidé, bien entendu.

**Les pilotes de rallye affirment que le cerveau se trouve à droite, à la place du copilote. Êtes-vous d’accord ? Et quel rôle l’Audi quattro a-t-elle joué là-dedans ?**

**Fabrizia Pons :** Ça dépend. Sur les spéciales, par exemple au championnat du monde des rallyes, le pilote est le membre le plus important de l’équipe. Mais sur les longues courses comme le Rallye Dakar, qui relève uniquement de la navigation, le copilote est le cerveau de l’équipe. En 1981 et à nouveau en 1982, battre l’Audi quattro a été difficile ; nous sommes passés juste à côté du titre en 1982. Mais j’ai eu le très grand honneur de recevoir le trophée Halda, qui récompense les meilleurs copilotes au monde. Pour gagner, vous n’avez pas seulement besoin de la meilleure voiture, des meilleurs pilotes et de la meilleure équipe... Vous avez aussi besoin d’un peu de chance. Tout doit s’emboîter à la perfection.



**Sebastian Grams, Fabrizia Pons est devenue vice-championne du monde aux côtés de Michèle Mouton en 1982. À votre avis, quel a été le facteur décisif : le talent des pilotes ou les performances de l'Audi quattro ?**

**Sebastian Grams :** Les deux, sans aucun doute. Les performances de l'équipe dans son ensemble ont également joué un rôle important. Comme l'a dit Fabrizia, au-delà d'un produit optimal, l'esprit d'équipe est essentiel. Aujourd'hui encore, c'est ce qui nous place au premier plan de la transformation de l'entreprise et d'Audi Sport GmbH. Notre objectif est de façonner l'avenir de la mobilité sur le segment haute performance de manière durable, progressive et numérique. Et nous nous efforçons d'atteindre cet objectif en équipe. L'Audi quattro doit servir d'exemple et nous pousser à avoir le courage d'ouvrir de nouvelles voies, de regrouper nos ressources, de nous développer durablement et de rechercher le meilleur, avec intensité et ténacité. Tout cela en vue de créer la mobilité de demain, toujours en demande à l'heure actuelle.

**Selon vous, qu'est-ce qui constitue le mythe quattro ?**

**Sebastian Grams :** La technologie quattro est l'un des principaux piliers d'Audi. Les succès de l'époque sont inestimables pour le quattro d'aujourd'hui et pour le positionnement de la marque Audi dans son ensemble. J'ai moi-même travaillé pendant longtemps sur ce système d'entraînement, et nous sommes fiers de permettre à une nouvelle génération d'automobiles d'hériter de ce qui était à l'époque une technologie révolutionnaire, en plus de tous les avantages déjà appréciés par nos clients du monde entier. Ces victoires et ces titres ont résisté à l'épreuve du temps ; ils ont, non seulement, établi le charisme du système d'entraînement quattro, mais ils symbolisent aussi notre pensée et l'ADN d'Audi. Le quattro donne le ton en matière de mobilité électrique. Avec l'Audi RS e-tron GT, nous revendiquons quelque chose de spécial, quelque chose d'unique au même titre que le quattro à son époque. Sa traction est extraordinaire et ne laissera personne indifférent, et pour nous, cela représente aussi une étape importante dans la nouvelle ère du tout-électrique haute performance. Avec elle, nous nous adressons aussi bien à nos clients réguliers attachés aux traditions qu'à de nouveaux clients potentiels.

**Fabrizia Pons :** Le système quattro n'a jamais perdu son emprise sur moi. Il a eu une influence positive sur ma vie et ma carrière. Je suis heureuse et reconnaissante de faire partie de ce mythe, ne serait-ce qu'un peu. Quand je suis arrivée chez Audi, le quattro parcourait ses premiers kilomètres : j'ai pu assister au développement du concept du début jusqu'à l'Audi S1. Pouvoir observer l'expertise et l'énergie déployées par Audi pour développer et propulser ce concept sans jamais fléchir a été un véritable cadeau. Conduire au sein d'une équipe pendant cinq ans, c'est comme vivre au sein d'une famille nombreuse. En bonne équipe allemande, Audi faisait preuve d'une grande discipline. J'ai apporté un brin de flexibilité italienne. Au fil des années, le mélange s'est révélé intéressant, et surtout performant.

**Fabrizia Pons, dans quelle mesure avez-vous participé au développement technique du système d'entraînement quattro, plus particulièrement à cette époque ?**

**Fabrizia Pons :** Nous avons commencé par effectuer toute une batterie de tests. Puis nous avons participé à un grand nombre de rallyes, ce qui nous a permis de perfectionner le quattro. Aujourd'hui, je suis fière d'avoir contribué à ce qu'Audi s'inspire des rallyes pour la production en



série du système quattro. Seuls quelques constructeurs ont eu suffisamment de courage et de ténacité pour mener ce transfert technologique d'une façon aussi cohérente.

#### **Quel souvenir conservez-vous du circuit du Col de Turini et de San Romolo ?**

**Fabrizia Pons :** J'ai beaucoup de bons souvenirs, tout particulièrement du Col de Turini. Les supporters étaient souvent là deux jours avant le début du rallye afin de s'assurer les meilleures places. L'ambiance était toujours à la fête. Je n'oublierai jamais cette scène, lorsque nous passions à côté des fans... C'était incroyable ! Choisir les bons pneus pour le Col de Turini a été un véritable défi. Lors de l'étape de 22 kilomètres entre Moulinet et La Bollène, nous avons dû faire face à toutes sortes de conditions, de l'asphalte à la glace en passant par la neige. San Romolo constitue le cœur des étapes sur asphalte du rallye San Remo. J'adore ce rallye et j'en garde les meilleurs souvenirs. Je connais chaque centimètre de l'arrière-pays ligurien. C'est un endroit merveilleux, d'autant que j'y ai gagné le rallye avec Audi en 1981 !

**Sebastian Grams :** J'aurais aimé être là pour voir ça ! Quand j'étais petit à la fin des années 1980, j'adorais regarder les rallyes à la télévision. Aujourd'hui encore, Walter Röhrl reste un dieu pour moi. Nous souhaitons retrouver cette atmosphère particulière dans notre événement, et l'insuffler à la mobilité de demain avec nos modèles électriques. Le quattro électrique est plus à même de montrer ce dont il est capable sur ce circuit et dans ces virages. Je ne saurais imaginer de meilleur terrain pour démontrer les performances exceptionnelles du nouveau moteur à cinq cylindres.

#### **Le quattro est-il intemporel ?**

**Sebastian Grams :** Absolument ! Avec ses voitures haute performance, Audi Sport s'est affranchi de la marque quattro. quattro était le point de départ de tout. Depuis longtemps maintenant, tous les modèles RS sont équipés de notre transmission intégrale permanente de série. Seule l'Audi R8 propose une variante à transmission arrière en option. Aujourd'hui, l'électromobilité nous ouvre de nouvelles possibilités en matière de dynamique de conduite, par exemple avec une distribution du couple entièrement variable dans le système d'entraînement quattro, grâce à la vectorisation électrique sur l'e-tron S.

**Fabrizia Pons :** Pour moi, ça ne fait aucun doute non plus : le quattro est intemporel ! Je suis à la fois ravie et impressionnée de voir ce que l'ancêtre de l'époque apporte aujourd'hui aux clients du monde entier... à savoir, une technologie fascinante. La dynamique et la sécurité qu'il offre sont uniques à mes yeux de pilote de rallye. Je trouve particulièrement impressionnant qu'Audi ait réussi à appliquer la technologie quattro à l'électromobilité tout en continuant à la rendre encore plus performante et efficace.

#### **Dans un autre registre, la nouvelle RS 3, équipée d'un moteur cinq cylindres retravaillé, est l'une des vedettes de l'événement. Quels sont vos souvenirs et vos attentes vis-à-vis de ce moteur ?**

**Fabrizia Pons :** Pour moi, le 5 cylindres est un moteur très émotionnel. Sur les circuits de rallye du monde entier, sa puissance et sa réactivité nous ont permis de gagner des secondes cruciales



sur de nombreuses spéciales. Sans oublier le son, unique. Je suis impatiente de l'entendre, aujourd'hui encore !

**Sebastian Grams** : Fabrizia a tout à fait raison. Le son du moteur est inimitable, et tellement agréable à entendre ! Mais il n'y a pas que l'acoustique. Avec son moteur à 5 cylindres de 400 chevaux, la voiture de sport compacte est d'une agilité exceptionnelle. L'Audi RS 3 réalise le 0 à 100 km/h en 3,8 secondes et atteint une vitesse de pointe de 290 km/h. Et avec le répartiteur de couple de la nouvelle RS 3, nous avons ajouté un ingrédient quattro au moteur 2.5 TFSI déjà optimisé. Combinée à la répartition active du couple sur l'essieu arrière, elle fait passer la dynamique latérale à un tout autre niveau. Fabrizia et les journalistes présents s'en rendront compte. L'Audi RS 3 ravivera sans aucun doute des souvenirs du quattro d'origine.

#### **Pourquoi les technologies quattro et 5 cylindres sont-elles si importantes pour la marque ?**

**Sebastian Grams** : La traction supérieure offerte par les 4 roues motrices est désormais une marque de fabrique d'Audi, qui sous-tend la promesse de la marque, « Vorsprung durch Technik ». C'est également le cas du moteur à 5 cylindres, qui a permis à Audi de sortir des sentiers battus. Nous nous interrogeons chaque jour sur les attentes de nos clients. Pour moi, c'est une question de mentalité ou de vision. Il s'agit aussi d'avoir le courage d'ouvrir de nouvelles voies et de toujours aller un peu plus loin, comme à l'époque avec le quattro et le cinq cylindres. À l'avenir, nous continuerons de surprendre et de faire vibrer nos clients avec de nouveaux produits innovants.

**Fabrizia Pons** : Avec la transmission intégrale et le moteur à cinq cylindres, Audi a opté pour des solutions uniques et complètement nouvelles à l'époque. Quand j'y repense, c'était une excellente idée, et une décision courageuse. Audi s'est engagée sur ce chemin révolutionnaire malgré les doutes alors émis par d'autres. Le constructeur aux quatre anneaux a également conscience des besoins des conducteurs, qui ne veulent pas se contenter d'aller d'un point A à un point B, mais qui sont de plus en plus attachés à une expérience de conduite sûre et dynamique.

#### **Pourquoi des événements comme ceux du Col de Turini et de San Romolo sont-ils importants ?**

**Sebastian Grams** : Ils permettent de faire le lien entre passé, présent et avenir d'une façon inoubliable et de présenter nos grandes réalisations en matière de développement : le quattro, le cinq cylindres et les toutes dernières étapes de l'évolution du système d'entraînement quattro électrique, qui allie une traction optimale et une mobilité durable.

**Fabrizia Pons** : Comme l'a dit Sebastian, ils ont une valeur historique. Le Col de Turini et San Romolo ont tous deux une aura particulière, que je suis impatiente de retrouver. J'ai également hâte de conduire et de parler de carburant et des modèles électriques d'Audi, que je ne connais pas encore très bien et que je me réjouis de découvrir. Je suis vraiment impatiente de voir les modèles e-tron en personne, ainsi que la nouvelle RS 3 bien entendu et de pouvoir enfin les conduire.



### **Consommation énergétique des modèles cités ci-dessus**

Les informations sur la consommation de carburant/électricité et les émissions de CO<sub>2</sub> dépendent des pneus et jantes utilisés ainsi que des équipements et accessoires de la voiture.

#### **Audi RS 3 Sportback**

Consommation de carburant combinée en L/100 km : 8,8 – 8,3 (WLTP) ;  
émissions combinées de CO<sub>2</sub> en g/km : 201 – 190

#### **Audi RS 3 Berline**

Consommation de carburant combinée en L/100 km : 8,7 – 8,2 (WLTP) ;  
émissions combinées de CO<sub>2</sub> en g/km : 201 – 188

#### **Audi e-tron GT**

Consommation électrique combinée en kWh/100 km : 21,8 – 19,9 (WLTP) ;  
émissions combinées de CO<sub>2</sub> en g/km : 0

#### **Audi RS e-tron GT**

Consommation électrique combinée en kWh/100 km : 22,5 – 20,6 (WLTP) ;  
émissions combinées de CO<sub>2</sub> en g/km : 0

#### **Audi e-tron S**

Consommation électrique combinée en kWh/100 km : 28,4 – 25,8 (WLTP) ;  
émissions combinées de CO<sub>2</sub> en g/km : 0

### **Communication Presse et Relations Publiques**

Sabrina NICOLAS  
Téléphone : 03.23.73.81.68  
E-Mail : [sabrina.nicolas@audi.fr](mailto:sabrina.nicolas@audi.fr)  
[media.audifrance.fr](mailto:media.audifrance.fr)



---

Le groupe Audi, avec ses marques Audi, Ducati et Lamborghini, est l'un des constructeurs automobiles et motos les plus performants du segment haut de gamme. L'entreprise est présente dans plus de 100 marchés à travers le monde et produit des véhicules sur 19 sites implantés dans 12 pays. Les filiales à 100 % subsidiaires d'AUDI AG comprennent Audi Sport GmbH (Neckarsulm, Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne, Italie).

En 2020, le Groupe Audi a livré à ses clients environ 1 693 000 automobiles Audi, 7 430 voitures de sport Lamborghini et 48 042 motos Ducati. Au cours de l'exercice 2020, AUDI AG a réalisé un chiffre d'affaires total de 50,0 milliards d'euros et un résultat opérationnel avant éléments exceptionnels de 2,7 milliards d'euros. À l'heure actuelle, environ 87 000 personnes travaillent pour l'entreprise dans le monde, dont plus de 60 000 en Allemagne. Audi se concentre sur les produits et technologies durables pour l'avenir de la mobilité.

---