

## Audi R8 RWS : le “petit” R8

Quand le constructeur automobile décide de proposer sa supercar en propulsion, on est forcément en droit de se poser une question : pourquoi ?

Si la première génération de R8 a connu pas mal de succès, la seconde se croise beaucoup moins dans les rues que l'on soit à Monaco ou encore à Paris. Il faut dire que la concurrence est assez agressive et les tarifs du R8 Quattro sont désormais plus proches de la barre des 200 000 euros qu'ils ne l'étaient. Et puis il y a le design, original certes, mais peut-être un peu trop proche du précédent R8 qui était pourtant très innovant en 2007. Depuis, Lamborghini a enfin remplacé la Gallardo par une Huracan visuellement beaucoup plus agressive, la 488 de Ferrari fait bien le job aussi, les rondeurs d'une McLaren “Sport Series” ont de quoi, également, faire tourner les têtes, sans oublier l'indémoudable 911.

### PLUS SOBRE

Alors que penser du R8 RWS ? Juste pour rappel, RWS c'est pour Rear Wheel Series. Une série limitée à 999 exemplaires dans le monde et dont la particularité est d'être livrée exclusivement en propulsion (contrairement aux R8 qui de série sont toujours en Quattro). De l'extérieur, seuls quelques détails permettent de la différencier d'une Quattro : la grille de calandre, quelques inserts noirs laqués et les side-blade arrière du même ton que la carrosserie. Vous l'aurez compris, ce R8 RWS est plus discret qu'un R8 Quattro. Après, bien entendu, tout client est libre de personnaliser l'engin à sa convenance. Mais une chose est certaine, ce R8 interpelle toujours, c'est ce qui compte.

### LE DÉTAIL

À bord, on retrouve la stricte même ambiance que dans un R8 Quattro à un détail près. À la place du logo Quattro, des chiffres : 1 of 999. Et là, on s'est forcément dit qu'Audi France nous avait prêté LE Graal de tout collectionneur : le numéro 1 d'une série. Et bien pas du tout ! Toutes les R8 RWS sont logotées de la sorte. Une sorte de pied de nez aux spéculateurs peut-être... Car contrairement à ce que l'on est en droit de penser, le R8 RWS n'est pas plus cher pour autant. Il est, au contraire, le plus abordable de la gamme.

Plus à l'avant, un coffre passablement ridicule, enfin... à l'image de beaucoup de supercars.

Disons que sur cette catégorie, on a vu mieux. Mais ce qui compte surtout prend sa place plus à l'arrière (en position centrale tout de même). Il s'agit d'un V10 5.2 litres d'origine Lamborghini. Il délivre ici la puissance de 540 ch pour un couple de... 540 Nm. La règle ici, c'est que contrairement à ce que l'on voit d'habitude chez Audi (fabriquant de traction et de Quattro dès que la puissance l'impose), on est 100 % sur les roues arrière. Un peu comme si BMW se mettait à produire des tractions (une triste vérité aussi).

## DIRECTION LE TOUR DE CORSE

Pour essayer cet engin, nous avons rendez-vous en Corse le week-end du WRC, en avril dernier. La FFSA y organise les 10 000 Virages où 25 passionnés s'offrent une course de régularité sur des spéciales fermées du WRC au volant de leurs supercars. Nous les avons "partiellement" suivis au volant de notre R8 RWS. L'intérêt d'une route fermée, c'est qu'on peut couper un virage "à l'aveugle", pilotant comme sur un circuit sans risquer de croiser d'autres véhicules : en Corse, l'échappatoire si on fait une sortie de route, c'est soit la mer (elle peut être 200 mètres plus bas) soit les rochers dans le maquis, sachant que la route n'est pas très large. Dans ses conditions, le V10 vous offre l'une des plus belles symphonies actuelles (il est encore atmosphérique) avec une zone rouge qui démarre à 8 500 tr/mn.

Ce qui interpelle immédiatement, c'est la facilité de la direction et la "justesse" du train avant. Avec la boîte S Tronic à 7 rapports, on se prend de vrai coup de pied au derrière. Comme toute propulsion, ce R8 fait réellement sentir sa puissance contrairement à une 4 roues motrices qui a tendance à la gommer. Alors, autant le dire tout de suite : vous cherchez des sensations sans aller mettre 200 000 euros dans un R8 V10 Plus ? Restez-en à ce RWS, vous pourrez vous offrir un Q5 assez haut de gamme avec la différence. Si vous comptez le mettre sur un circuit, c'est là que les 25 000 euros de différence avec une McLaren 540 C se feront ressentir, avec un train avant plus incisif, une partie arrière plus rigoureuse et typée course à la demande. Toujours est-il que sur l'Île de Beauté, notre engin s'est montré efficace dans les enchaînements très serrés, agréable à allure modérée, et son freinage endurant et mordant nous a convaincus de son statut de sportive exceptionnelle.

Un bon choix pour celles et ceux qui veulent s'offrir une supercar un peu moins élitiste mais terriblement attachante...