

Audi RS e-tron GT sur neige et sur glace

Une berline 100 % électrique Audi, nous vous l'avons fait découvrir sur le sec. Et sur la neige ou sur la glace vive, offre-t-elle autant de sécurité et de plaisir de conduite ?

Direction Val d'Isère et le circuit de glace de Tignes !

10 000 voitures, c'est le chiffre de ventes des e-Tron GT (et RS) que la marque Audi a écoulé dans le monde l'année dernière. Le chiffre peut paraître anodin mais nous parlons d'une berline premium encore rare sur le segment des 100 % électriques et dont la France représente le 3e marché en Europe. Cousine directe de la Porsche Taycan l'Audi e-Tron GT se singularise par un coup de crayon qui fait tourner les têtes dans les rues. Que vous vous trouviez à Paris, à Monaco et surtout à Val d'Isère, lieu de notre essai, cette berline/coupé brille pas son côté futuriste et, surtout, par le silence de fonctionnement qu'elle affiche de fait. Débarquer en Audi RS e-Tron GT en station de sport d'hiver, c'est se sentir mieux dans ses baskets que tous les Cayenne, Range ou X6. Ces derniers ont beau être hybrides pour les plus récents, ici les passants se retournent en saluant un style mais aussi un mode de roulage 100 % électrique. Equipée de pneus Pirelli P-Zero hiver, la montée de Bourg-Saint-Maurice vers la station sous une tempête de neige recouvrant intégralement la route n'a représenté qu'une petite promenade de santé.

Ambiance sportive et haut de gamme

Il faut dire que notre habitacle est vraiment bien conçu. La présentation fait très futuriste mais ressemble à ce que l'on trouve sur d'autres modèles haut de gamme de chez Audi. Notre version RS se pare d'éléments en carbone au niveau de la planche de bord, les commandes tombent parfaitement sous la main. À l'arrière, le volume est généreux. Il faut dire que notre berline affiche une longueur proche de 5 mètres.

Comment elle se recharge ?

Comme beaucoup de voitures électriques forcément ! Sur un chargeur de 22 kW, comptez 3h 30 d'attente. Cette Audi peut recharger jusqu'à un niveau de 270 kW, c'est-à-dire 30 mn environ pour être à 100 % côté batteries.

Comment elle se comporte ?

Sur des routes enneigées, cette Audi de 2,4 tonnes embarque un système réunissant deux moteurs électriques (1 pour les roues avant et 1 pour les roues arrière). Celui logé à l'arrière est plus puissant et le cumul disponible en permanence approche les 600 ch. Cette puissance c'est aussi ce que renferme une vraie sportive, la RS6. À l'épreuve du 0 à 100 km/h, cette dernière met 3,6 secondes. C'est exceptionnel, mais plus lent que notre RS e-Tron GT (3,3 secondes). Un sacré morceau qu'il est extrêmement simple de prendre en main. Avec 4 roues motrices et 4 roues directrices et toutes ses

aides à la conduite, cette Audi vous préservera de tout stress potentiel par forte neige. En troquant nos pneus hiver contre des pneus clous, nous nous sommes essayés à débrancher les aides et l'emmené sur le circuit de glace de Tignes. Si, initialement, nous nous attendions à quelque chose de presque ennuyeux compte tenu du poids de la bête, ce moment s'est avéré ultra plaisant. Cette Audi Quattro ne fonctionne pas comme les versions thermiques puisqu'elle abrite un calculateur par moteur qui va prendre en compte une multitude de paramètres (angle du volant, pression sur les pédales, prise de lacet) pour envoyer la puissance nécessaire à l'avant et à l'arrière. On obtient une voiture parfaitement équilibrée et qu'il est très facile de faire « valser » sur la glace. Jamais nous n'aurions pu imaginer que l'on pourrait se croire sur une course du Trophée Andros avec un tel modèle.