

L'Audi RS3 Sportback sur le Circuit Paul Ricard

La nouvelle Audi RS3 embarque le dernier moteur 5 cylindres de l'histoire de l'automobile. Nous nous sommes rendus sur le circuit du GP de France de F1 au Castellet pour un essai... rythmé.

En ce moment, nombreux sont les modèles de voitures qui sont voués à disparaître. Chez Audi, le R8 devrait sortir une ultime version V10 pour tirer sa révérence au profit d'un monstre 100 % électrique. La nouvelle génération d'Audi RS3 représente également la fin des moteurs 5 cylindres (Volvo, Ford, Fiat et bien d'autres ont abandonné cela depuis déjà pas mal de temps).

La qualité des matériaux en légère baisse

Cette nouvelle RS3 s'est un peu élargie par rapport à la précédente génération. La calandre se révèle plus imposante et les ailes avant bénéficient de petits extracteurs d'air afin de mieux refroidir les disques de freins avant. Dans l'ensemble, la ligne est réussie et se révèle un peu moins tape à l'œil que la génération précédente. À bord, on modernise aussi l'ensemble en reprenant les dernières technologies présentes sur l'Audi A3 « standard ». Il est surtout question d'un écran central plus imposant et d'un combiné d'instrument (le Virtual Cockpit) au style totalement revu (était-ce bien nécessaire ?). Pour le reste, il faut reconnaître que la qualité des matériaux, même si elle demeure assez correcte, est en légère baisse. Les contre-portes et leur partie supérieure sont indignes d'une voiture approchant les 70 000 euros. Et ce n'est pas parce que BMW fait des économies sur ses dernières Séries 1 qu'Audi doit se sentir obligé de faire pareil.

Une agilité en progression

En s'intéressant à l'avant, on retrouve le même moteur 5 cylindres 2,5 litres de 400 ch que dans la RS3 précédente. Le constructeur a toutefois veillé à le rendre plus réactif grâce à une valeur de couple grimpant de 20 Nm (soit 500 Nm au total) mais aussi grâce à la boîte S-Tronic. Résultat : cette RS3 gagne 3 dixièmes à l'épreuve du 0 à 100 km/h, soit 3,8 secondes. De quoi rivaliser avec pas mal de Porsche ou encore le très grand frère R8. Moins sonore que sur la génération précédente, le moteur 5 cylindres conserve son vrombissement caractéristique et permet surtout à notre petit break d'offrir de grosses poussées. De plus, le système Quattro ajoute une fonction permettant à la route extérieure d'augmenter la motricité en virage si bien que l'on a l'impression d'avoir des roues arrière directrices. L'agilité de notre RS3 a donc beaucoup progressé. Nous sommes sur le circuit Paul Ricard, celui même où se déroule le Grand Prix de France de Formule 1. Il est donc question d'une piste entièrement sécurisée. Lancé dans le premier « pif-paf » menant à la première ligne droite (le Mistral), notre break compact glisse légèrement sur les vibreurs. Oui, car il pleut ! Donc la piste est trempée. Malgré cela, nous prenons 240 km/h juste avant de lécher la pédale de frein dans le virage de « Cygnes ». La voiture glisse toujours mais reste hyper équilibrée. En fait, les précédentes RS3 avaient deux défauts. Le côté « verrouillé » rendant toute idée de glisse bien compliquée à réaliser (quand les conditions le permettent cela va de soi) et le freinage un peu trop faible à haute vitesse.

Audi a corrigé le tir en optant pour des disques acier plus gros, voire en proposant l'option carbone céramique pour le train avant (utile uniquement si vous faites du circuit). Justement, le circuit, cette RS3 le gère de manière très efficace. Une voiture assez redoutable qui, ici également, peut rivaliser avec les plus grandes. Enfin, elle bénéficie d'un mode drift. Pour être tout à fait franc, si vous ne savez pas faire, mieux vaut éviter pour ne pas finir dans le décor. Ce genre de discipline doit en effet se pratiquer dans des zones hautement sécurisées.

À l'arrivée, le seul vrai défaut de cette RS3, c'est son prix proche des 70 000 euros car en ajoutant quelques options, on se rapproche de la barre fatidique des 100 000 euros.