Audi RS e-tron GT

De Zuffenhausen à Ingolstadt

L'e-tron GT coiffe la gamme électrique d'Audi. Etroitement dérivée de la Porsche Taycan, l'e-tron GT conserve logiquement les performances de feu de sa cousine, mais privilégie le confort.

AUDI

Belles performances et grand confort.

Avec les Q4 e-tron, e-tron tout court, e-tron Sportback et e-tron GT, la gamme électrique d'Audi a fière allure. En son sommet trône donc la RS e-tron GT qui, logique de groupe oblige, est un clone technique de la Porsche Taycan. D'ailleurs, la profusion d'étiquettes labellisées «Porsche» sur la moindre pièce un peu cachée ne laisse aucun doute. Et puis, un œil exercé reconnaîtra au premier coup d'œil la ligne de toit et les vitrages similaires. Les designers Audi se sont en revanche lâchés sur la poupe et la proue, en leur donnant une vraie personnalité. Massives et sculptées, elles ne laissent personne indifférent.

Uniquement en Quattro

Sous sa robe, l'e-tron GT embarque un *package* rigoureusement identique à celui de la Taycan, soit une batterie à la capacité utile de 83,7 kWh qu'alimente une architecture 800 V. De quoi permettre une charge jusqu'à 80% en à peine plus de 20 minutes. Le système fonctionne par ailleurs à merveille sur l'ensemble des chargeurs rapides auxquels nous nous sommes connectés.

Si la Taycan est désormais disponible en propulsion, l'e-tron GT reste fidèle à une transmission intégrale «Quattro», constituée d'un moteur sur chaque essieu. L'Audi se différencie principalement de la Porsche par ses niveaux de puissance: la RS e-tron GT de notre essai développe 440 kW (598 ch) et 475 kW (646 ch) avec *boost*, pour un couple de 830 Nm. Ce qui la situe juste en-dessous de la Taycan Turbo chez Porsche. Elle atomise le 0 à 100 km/h en 3,3 s et croise à 250 km/h en pointe. Notons enfin que l'autonomie WLTP est annoncée entre 452 et 465 km. Notre essai s'étant déroulé par des températures basses voire inférieures à 0°, nous avons, au mieux, pu bénéficier de 300 km d'autonomie sur

FICHE TECHNIQUE

Audi e-tron GT	RS
Puissance max.	598 ch (440 kW) / 646 ch (475 kW) Boost
Couple max. / régime	830 Nm
0 à 100 km/h	3.3 s
Vitesse max.	250 km/h
Poids à vide	2422 kg
Batterie	83,7 kWh (nette)
Autonomie annoncée (WLTP)	452 à 465 km
Consommation moy. constr. WLTP / mesurée	21-21.6 / 29.2 kWh/100 km
CO2 (WLTP)	0 g/km
Puiss. de charge max.	270 kW
Dimensions (L x l x h / Empattement)	4989 x 1964 x 1414 / 2900 mm
Prix de base	151 650.-

autoroute et tout juste 400 km sur le réseau secondaire, plus propice à la récupération d'énergie.

Une vraie GT

Si la Taycan a fait l'objet de réglages très sportifs et lassants à l'usage, à tout le moins sur la mouture Turbo, Audi a fait le choix du confort ou plutôt d'un typage plus GT pour son e-tron… d'où son nom. En témoignent les accélérations, foudroyantes, mais pas aussi brutales que celles de la Porsche. La même prévenance prévaut pour l'amortissement qui, malgré des jantes de 21 pouces, absorbe les irrégularités de manière étonnante.
Le biais GT de notre Audi, bien que labellisée RS, se perçoit également en conduite sportive. Si elle tient le rythme sans faiblir, la RS e-tron GT se révèle moins célère dans les enchaînements rapides. La répartition du couple et les roues arrière directrices délivrent des sensations inégales, à partir desquelles on peine à prévoir les réactions de l'auto. La monte pneumatique hivernale y joue peut-être un rôle aussi, mais une conduite coulée conviendra mieux à la RS e-tron GT, qui offre un agrément au quotidien de très haut niveau. On émettra aussi quelques réserves sur des places arrière à l'espace chiche et un volume de coffre de seulement 350 litres, certes associé à un petit coffre avant de 85 l pour y loger les câbles de recharge; c'est malgré tout un peu court pour un engin de près de 5 mètres de longueur.

Reste enfin LA question cruciale: est-ce bien raisonnable de se délester d'au moins 151 650.- francs pour un destrier de 600 ch taillé pour les trajets au long cours, mais tout juste capable de couvrir à peine 350 km dans la vraie vie sur une seule charge? ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images