Essai – Audi A4 2.0 TDI : Rigueur et efficacité toute germanique

Audi est en train de renouveler l'ensemble de sa gamme. Elle vient de le faire pour l'A4, sa berline de taille moyenne, dont elle propose ainsi la 5ème version. Elle constitue à elle seule une part important du chiffre d'affaires de la marque. Elle nous propose une nouvelle mouture qui intègre toute la dernière technologie d'Audi dont c'est l'un des axes stratégiques depuis longtemps.

- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'968 cm^3
- 190 ch de 3'800 à 4'200 t/min
- 400 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses S-tronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 237 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.7 sec.
- Poids : 1'555 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'726 x 1'842 x 1'427
- Conso. mesurée : 6.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 113 g/km (A)
- dès CHF 51'400.-, mod. essayé: CHF 79'680.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

On le sait, les constructeurs font « grandir » les modèles d'une série à l'autre. Audi ne déroge pas à cette habitude et nous propose une A4 qui ne mesure pas moins de 4,73 mètres, soit seulement une petite quinzaine de centimètres de moins qu'une A6.

C'est une berline 2.0 TDI de 190 ch qui m'a été confiée pour cet essai, voici mon contre-rendu après plus de 1'500 km à son volant.

A l'extérieur

Le nouveau design de la marque rompt avec le passé. Alors que le style Audi était, jusque récemment, tout en rondeurs, le renouveau vient par la réintégration de lignes affûtées et de surfaces franches. La silhouette, nettement plus effilée et dynamique, donne l'impression que la voiture est plus grande et plus basse que sa devancière, alors qu'elle ne mesure que 3 cm de plus.

Même la signature LED des feux de jour est acérée avec un double chevron allongé. L'éclairage de mon véhicule de test était confié au système Audi Matrix LED (en option). Il garantit une excellente clarté en feux de croisement, particulièrement large et constant. Le mode feux de route dynamique évite aux véhicules venant en sens inverse d'être éblouis, ceci sans que le conducteur ait à actionner de levier.

L'avant demeure très typé Audi, avec une calandre désormais arborée par tous les modèles de la marque. L'arrière est moins spécifique et, pour le break, fait vraiment penser à celui d'une BMW. Mon véhicule est équipé notamment de l'option châssis sport réglable et des roues de 18'' chaussées encore de pneus hiver.

A l'intérieur

Audi n'a pas lésiné sur l'équipement de son véhicule de presse : intérieur cuit nappa noir et cognac, inserts chêne gris nature, sièges sport chauffants à soutiens lombaires et réglages électriques au maintien très correct, accoudoir central, vitrage acoustique sur les portes avant… Il faut le reconnaître, cet intérieur est superbe avec la mariage cognac, gris et noir.

Côté électronique et entertainment, l'équipement s'avère digne de l'image technologique de la marque : paquet d'assistances à la conduite en ville et au stationnement, système Audi Connect qui génère un signal Wifi dans le véhicule, pack « Technologie », Bang & Olufsen Sound System, affichage tête haute, Audi Smartphone interface, pack Infotainment. Seul le Virtual Cockpit, qui permet l'affichage de la carte GPS sur le tableau de bord central, les compteur et compte-tours se réduisant dans les angles inférieurs, n'est pas de la partie.

Outre le large compteur central, qui n'est autre qu'un écran couleur haute résolution de 31 cm, un second écran MMI est disposé au centre du tableau de bord. Il permet d'afficher toutes les informations et paramètres du véhicule, l'Audi Connect, le GPS, la téléphonie et l'audio. Il se commande à l'aide d'une large molette dont la face permet l'écriture manuscrite ainsi que quelques touches de sélection. A mon sens, et bien qu'assez proche par le principe, il n'est pas aussi pratique que celui de BMW. J'ai par contre trouvé la disposition du bouton de volume de l'audio sur la console centrale très judicieuse.

Un mot encore sur les places arrières qui proposent une hauteur sous pavillon confortable mais un espace pour les jambes limité si le conducteur mesure plus de 180 cm. Le coffre est dans la moyenne avec 480 litres, s'élevant à plus de 965 litres avec la banquette arrière rabattue.

Sous le capot

En Suisse, la gamme A4 propose six motorisations et deux carrosseries : berline ou break. Trois moteurs essence (1.4 TFSI de 150 ch, 2.0 TFSI de 190 ch et 2.0 TFSI de 252 ch) et trois diesel (2.0 TDI de 150 ou 190 ch, 3.0 TDI de 272 ch). A noter que seul le moteur 2.0 TFSI existe en traction et en Quattro. Comptez une augmentation de 0.4 l/100km pour cette déclinaison. Le 3.0 TDI est, quant à lui, exclusivement disponible avec le système Quattro.

Pour mon essai, je dispose donc du 2.0 TDI qui développe 190 ch de 3’800 à 4’200 t/min, pour un couple de 400 Nm à 3’000 t/min. La fiche technique annonce une moyenne mixte de 4.3 l/100km et des émissions de CO2 de 113 g/km.

Ce modèle dispose de la transmission S-Tronic 7 vitesses associée aux trois modes de conduite : Eco, Confort et Dynamique. Le premier vise à l’économie maximum, agissant essentiellement sur le passage des vitesses de la boîte automatique à 7 rapports et la progressivité de la pédale de gaz. Idéal en ville, il permet une accélération douce et les changements de vitesses s’opèrent entre 1’400 et 1’700 t/min. Le mode Confort permet davantage d’accélération, mais le réglage des amortisseurs en détente demeure souple. Quant au mode Dynamique (sport), il durcit la détente ainsi que la direction et dynamise la pédale de gaz.

La consommation constatée durant mon essai s’est élevée à 6.54 l/100 km en moyenne sur les plus de 1’500 km parcourus. Sur un plein, en conduite mixte douce et coulée, j’ai atteint 5.66 l/100 km, soit tout de même 31% de plus qu’annoncé. Alors qu’un autre parcouru à vitesse soutenue sur les petites routes du Jura a affiché 7.16 l/100 km. On est donc bien loin de l’extrême sobriété annoncée, mais on est dans la moyenne des 2.0 litres diesels modernes.

Au volant

Bien installé dans les sièges autorisant une position de conduite basse, je constate que la vision est bonne dans toutes les directions. Le moteur diesel s'ébroue sans rechigner. Il est bien insonorisé, au-dessous de 1'500 t/min tout au moins. Les commandes sont agréables et bien placées, excepté peut-être les touches situées devant la grosse molette permettant le paramétrage des fonctions de l'écran central, pas très judicieusement placées.

En roulant, cette 2.0 TDI se révèle à la fois dynamique, confortable et reposante. Elle se conduit sans effort et se montre performante. La direction n'est pas très directe et ne remonte pas beaucoup de sensations. Toutefois, les réglages du châssis la rendent incisive dès que le rythme s'accélère un peu, avec une inscription en courbe très dynamique qui annihile toute sensation de sous-virage et tire l'auto vers la corde. A l'inverse, à la remise des gaz en sortie de courbe, le rayon de braquage augmente avec l'arrivée du couple et le transfert de masse vers le train arrière, cela même sans changer l'angle du volant.

Bien souvent, les différents modes de conduite proposés tiennent plus de l'argument marketing que de vrais modifications dynamiques. Là, pour une fois, je peux dire que la différence entre les trois modes est assez importante et perceptible par tout un chacun. Par exemple, alors qu'en mode Confort en roulant à bon rythme sur route bosselée, l'amplitude des suspensions entraîne de généreux mouvements de caisse et des suspensions allant parfois en butée, le choix du mode Dynamique supprime complètement ces excès en contrôlant parfaitement la caisse, même à haute vitesse. Le seul point qui me semble pouvoir être amélioré est la motricité de cette traction. En effet, même sur sol sec et en mode Dynamique, une franche accélération dans le premier rapport provoque souvent une perte d'adhérence du train avant, l'électronique veillant au grain et

coupe alors le couple transmis.

Ma voiture d’essai est équipée du système « Pre Sense » qui surveille ce qui se passe devant le véhicule. Si le conducteur ne réagit pas suffisamment rapidement, la technologie effectue un freinage d’urgence autonome. Cela m’a valu un freinage inattendu dans une situation ou ce n’était pas nécessaire : à l’entrée d’un rond-point, je suivais un véhicule qui tournait à gauche. Remettant les gaz un peu avant lui, Pre Sense n’a pas détecté qu’il tournait à gauche et a effectué un freinage d’urgence alors que j’accélérais pour continuer tout droit. Pour le moins surprenant alors que je ne m’y attendais pas ! Heureusement qu’il n’y avait personne qui me suivait de près…

Verdict

Aucun doute, cette nouvelle Audi A4 est réussie, tant sur le plan statique et esthétique que dynamique. Elle est capable d’emmener quatre occupants sur de longues distances, à bonne moyenne et dans un excellent confort.

Nul doute qu’elle saura en séduire plus d’un, malgré un prix qui démarre à CHF 51’400.- pour la 2.0 TDI 190 ch et qui approche même CHF 80’000.- pour le modèle essayé !

Prix et options – Audi A4 2.0 TDI

Prix de base : CHF 51’400.-

Peinture bleu clair de lune : CHF 1’240.-

Toit ouvrant en verre, électrique : CHF 1’530.-

Sièges avant chauffants : CHF 500.-

Sièges avant à réglages électriques : CHF 1’060.-

Sièges avant sports : CHF 460.-

Soutiens lombaires avant : CHF 370.-

Accoudoir central avant : CHF 210.-

Intérieur cuir Nappa Fine : CHF 1’950.-

Audi Matrix phares à diodes : CHF 990.-

Design Selection : CHF 2’830.-

Châssis sport réglable : CHF 1’360.-

Paquet assistance ville + stationnement : CHF 2’160.-

Paquet assistance tour : CHF 1’860.-

Paquet « Technologie » : CHF 3’470.-

Paquet « Infotainment » : CHF 3’670.-

Audi Smartphone Interface : CHF 420.-

Pack vide-poches et coffre : CHF 270.-

Vitrage acoustique des portes avant : CHF 210.-

Bang & Olufsen Sound System : CHF 1’170.-

Head-up Display : CHF 1’360.-

Décor chêne gris nature : CHF 300.-

Rétroviseurs ext. rétractables : CHF 320.-

Réservoir AdBlue 24 litres : CHF 80.-

Garantie +1 an / 80’000 km: CHF 490.-

<u>Prix TOTAL : CHF 79’680.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cette Audi A4 2.0 TDI, ainsi qu’au Centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.

<u>A lire aussi</u>

Nouveauté – Audi A5 et S5

Essai – Audi TT Coupé : Une version mini de la R8 ?

Essai – Audi A6 Avant 3.0 TDI : 4 anneaux pour une A6

Essai – Audi A3 Sportback e-tron : Quand électrique et thermique font des étincelles !

Premier contact – Audi Q7 : Plus, mieux et moins lourd…

Essai – Audi S1 Sportback : Petit mais costaud

Essai – Audi SQ5 TDI : “S” en mode mazout

Essai – Audi A3 berline 1.8 TFSI : le retour du tricorps ?

Essai – Audi RS5 Cabriolet : Das Muskelauto

Essai – Audi A1 Sportback 1.4 TFSI : Un concentré d’espace

Essai – Audi Q3 2.0 TDI : Jamais deux sans trois !

Essai – Audi Q5 Hybrid Quattro : Un exercice minimal…

Nouveauté – Audi TT RS Coupé et Roadster

Nouveauté – Audi R8 Spyder V10

Nouveauté – Audi SQ7 TDI

Nouveauté – Audi RS 6 Avant performance et RS 7 Sportback performance

Nouveauté – Audi S4 et S4 Avant

Présentation – Audi e-tron quattro concept

Nouveauté – Audi SQ5 TDI plus

Nouveauté – Audi S8 plus

Nouveauté – Audi A4 et A4 Avant

Présentation – Audi TT clubsport turbo

Nouveauté – Audi R8

Présentation – Audi Prologue Avant

Nouveauté – Audi Q7

Nouveauté – Audi RS 3 Sportback

Nouveauté – Audi TT et TTS Roadster

Nouveauté – Audi A3 Sportback e-tron

Présentation – Audi A3 Clubsport Quattro Concept

Nouveauté – Audi R8 LMX

Présentation – Audi TT Offroad Concept

Présentation – Dessins officiels de la nouvelle Audi TT

Nouveauté – Audi S3 Cabriolet

Nouveauté – Audi S1 et S1 Sportback

Nouveauté – Audi RS4 Avant Nogaro Selection

Nouveauté – Gamme Audi “Ultra”

Présentation – Audi Allroad Shooting Brake Concept

Avant-première – Audi Q1

Présentation – Audi Nanuk Quattro Concept

Nouveauté – Audi A3 Cabriolet

Présentation – Audi Sport Quattro Concept

Nouveauté – Audi A3 Sedan

Présentation – Audi A3 e-tron

Nouveauté – Audi RS Q3

Nouveauté – Audi S3 Sportback

Nouveauté – Audi RS7 Sportback

Présentation – Audi SQ5 TFSI

Nouveauté – Audi RS6 Avant

Nouveauté – Audi S3

Nouveauté – Audi A3 Sportback

Nouveauté – Audi RS5 Cabriolet

Nouveauté – Audi SQ5 TDI

Economie – Audi rachète Ducati

Présentation – Audi RS Q3 Concept

Genève 2012 – Audi A3

Genève 2012 – Audi RS4 Avant

Genève 2012 – Audi TT RS plus

Genève 2012 – Audi A6 Allroad

Genève 2012 – Audi A1 2.0T Quattro

Nouveauté – Audi RS4 Avant