

Essai - Audi A1 Sportback 1.4 TFSI : Un concentré d'espace

L'innovante A2 (2000-2005) n'aura hélas pas eu le succès escompté. Avec l'A1, Audi revient à la charge sur le créneau des citadines premium et évaluons la version milieu de gamme essence 1.4 l. de 122 CV, ici en quatre portes, nommée Sportback.



- 4 cylindres turbo, 1'390 cm³
- 122 CV à 5'000 t/min
- 200 Nm de 1'500 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses à double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 203 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.0 sec.
- Poids : 1'225 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'954 x 1'746 x 1'422
- Conso. mesurée : 7.4 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 122 g/km (C)
- dès CHF 29'600.-, modèle essayé: CHF 35'900.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Yves Zogheb

Avec l'A1, point de néo-rétro mais une touche de haute technologie mêlée à de la

sportivité très en phase avec l'ensemble de la marque. Point non plus d'allongement, « Sportback » ne signifie pas une version break de l'A1. Non, « simplement » une version offrant quatre ouvrants, donc plus pratique pour la maman au moment de monter ou d'extraire le petit enfant.

A l'extérieur

Le style se veut branché mais sobre. Ici point de grosse personnalisation à coup de stickers. C'est du pur design Audi. De face, une grande calandre hexagonale prête à tout avaler, encadrée par deux feux au regard d'aigle que magnifie un trait de LED. Superbe.

De côté, le passage de deux à quatre portes n'altère en rien la réussite de ce design et l'on retrouve cette haute ligne de caisse qui part des extrémités hautes des feux avant pour se terminer sur ceux arrière, le tout donnant du dynamisme à la voiture, renforcé par ce pavillon qui s'incline fortement vers l'arrière et qui a été rehaussé de 6 mm. Si vous le souhaitez, l'arche de pavillon peut être peinte par exemple en gris argent ou en noir, selon le coloris principal choisi pour la caisse. Plus large de 6 mm (1'746 mm), la Sportback conserve sa longueur hors-tout de seulement 3'954 mm. Les portières avant sont donc inévitablement plus courtes mais cela reste imperceptible à l'œil. Ici en chassis sport de série sur la finition Ambition et équipée avec des jantes en 17 pouces l'A1 affiche un look qui se veut résolument sportif.

De l'arrière, deux gros blocs de feux à LED galbés suivent la ligne de coffre et sont reliés entre eux par un décrochement, qui surprend au premier abord, mais qui finalement amincit sa poupe en la découpant en deux parties.

A l'intérieur

Ouvrez la porte d'une A1 et vous vous retrouverez de suite dans l'univers d'Ingolstadt. Tout respire la qualité. Des matériaux aux ajustages, rien n'est laissé au hasard. On baigne dans du sérieux. Alors d'accord, cela ne respire pas la joie de vivre d'une Fiat 500 ou d'une Mini, mais cette rigueur à tendance technologique a le mérite d'être indémodable et de plaire à beaucoup, en tout cas

auprès de la gente masculine. Austérité et ascétisme sont donc souvent utilisés pour qualifier cette A1 Sportback. Certes oui, mais n'est-ce pas aussi cela que l'on recherche en choisissant une Audi ? L'A1 devait-elle, parce qu'elle est sur le créneau des citadines, abandonner une part de son ADN ? Je ne pense pas. Les hommes seront conquis par ce manque volontaire de « débordements » et les femmes seront, entre autres et certainement, sensibles au toucher des matériaux très haut de gamme et élégants. Pour ma part, j'ai aimé cette finition, tout comme le design rond des ouïes d'aération proposé en différentes finitions (laqué noir, noir mat, gris titane brillant, vert wasabi brillant...). Quelques autres petites personnalisations du même style seront possibles sur les contre-portes ainsi qu'un large choix de selleries.

La finition « Ambition » est équipée de sièges sport fermes mais confortables même sur de longs trajets. On y est bien calé et prêt pour rouler. Le volant en cuir est parfait, tout tombe sous la main. On se sent bien dans cette voiture qui semble être beaucoup plus grande que ce qu'elle est. Descendez d'une A3 et montez dans une A1 et vous ne vous sentirez pas à l'étroit ; enfin aux avant-postes car à l'arrière l'espace aux jambes est juste correct. Au-delà de 1.75 m. vous sentirez votre crâne frotter sur ce pavillon plongeant. De plus, seules deux personnes pourront s'installer à l'arrière. Dans les faits, ce n'est pas bien grave car combien rouleront à plus de quatre à bord d'une A1 ? Nous avons là une voiture plus qu'accueillante pour un couple avec deux enfants en bas âge.

Pour ce qui sera des valises ou des courses, avec un volume de chargement de 270 litres, nous sommes dans les normes actuelles. Seule la DS3 avec 285 l. fait mieux, les autres concurrentes étant battues à plate couture. La modularité, grâce à une classique banquette arrière rabattable 60/40, permet même de passer à un volume de 920 litres, de quoi dépanner en cas de besoin, tout en sachant que l'assise étant fixe nous n'aurons pas un plancher vraiment plat.

Le raffinement technologique côtoie le « bien fini » et le tout dans un format de poche. On a la possibilité d'obtenir un équipement extraordinaire tel qu'un disque dur de 60 Go, un démarrage main libre, et même d'avoir ce qui était il y a peu réservé au vaisseau amiral A8 : le MMI (mollette multimédia). L'écran couleurs TFT de 6,5 pouces est intégré sur la partie haute du tableau de bord et est rétractable. Le détail qui tend à se généraliser et qui m'a ici bluffé par sa configuration est l'option « éclairage intérieur LED » incluse dans le paquet « advance » que je recommande donc vivement. La douceur de cet éclairage donne

une âme à cette ambiance austère. Pas de féerie, loin de là, mais une sensation de lueur « chaude » créée à l'aide d'un éclairage blanc. C'est le côté tamisé, doux, presque feutré tout en illuminant beaucoup plus qu'un éclairage standard à l'incandescence maintenant dépassé qui opère.

Sous le capot

Le 1.4 TFSI dans sa version 122 CV et 200 Nm dès 1'500 t/min est ici suralimenté par un turbo. Il possède une gestion moteur des plus modernes qui calcule la quantité d'injection et le moment d'allumage en fonction de la position de l'accélérateur modulant ainsi la pression d'injection entre 30 et 120 bar. Cette optimisation associée à une étonnante gestion de l'air de suralimentation (un même tuyau d'aspiration d'air extérieur sert à la fois à la suralimentation mais aussi à aller vers le refroidisseur d'air de cette dite suralimentation) nous donne un moteur relativement économique pour des prestations haut de gamme.

Equipé du système start and stop – un peu lent à mon goût – l'A1 Sportback est classée dans la catégorie de rendement B en termes de rejets de CO₂, ce qui est fort honorable. Sur papier il est économique, surtout d'après le constructeur (5.5 l./100 km), mais dans les faits nous avons relevé une consommation mixte de 7.4 l./100 km, le tout en ayant parcouru pas mal de ville et de montagne à un rythme soutenu. Il va de soi que de ce côté nous sommes sur le maximum et qu'à l'usage on peut gagner pas mal en adoptant une éco-conduite.

Ce bloc est associé à la boîte à double-embrayage S-tronic à 7 rapports, bien connue sur les différents modèles du groupe VW.

Au volant

L'Audi A1 jouit d'une base connue pour être partagée avec les cousines VW Polo, Skoda Fabia et Seat Ibiza. Ayant eu en main la Polo GTI dernièrement, je me disais que j'allais être déçu en prenant cette A1 surtout avec cette motorisation de seulement 122 CV. Mais cet essai m'a réservé bien des surprises. Parfois on trouve ou retrouve des sensations là où on ne les espérait vraiment pas. On ne le dira jamais assez mais tout est question de compromis et d'homogénéité et l'A1

semble être bien née sur ce point.

Bénéficiant d'un châssis sport (option qui peut être supprimée gratuitement mais qui pour moi serait une bêtise sur ce modèle) et équipée de jantes de 17 pouces, le compromis sport/confort de cette A1 Sportback est remarquable. Je me suis, dès les premiers kilomètres, retrouvé dans cette voiture comme « chez moi ». Elle est ferme parfois même dure mais rien d'insupportable. Les irrégularités de la chaussée restent très bien filtrées et aidée par une direction électro hydraulique superbement calibrée qui relaie avec précisions les informations données par les roues, l'auto offre des sensations de conduite dignes d'une « GTI ». Surprenant pour ce niveau de gamme et de motorisation. Car ne l'oublions pas, nous ne sommes ici qu'avec le « petit » 1.4 l. dans sa déclinaison 122 CV et non pas 140, 160 ou encore 185 CV. Je roule souvent avec des véhicules beaucoup plus puissants et en dessous de 200 CV je me sens souvent frustré. Et bien là, pas du tout. J'ai même trouvé que ce moteur associé à cette boîte S-tronic marchait plus fort que d'autres productions du groupe VW plus puissantes. Cela est très subjectif et fort peu comparable je vous l'accorde, mais on le fait tous. En descendant d'une voiture pour monter dans une autre, on ne peut s'empêcher de comparer. Alors subjectivement j'ai trouvé que cette A1 était mieux en termes de dynamisme, de réactivité et d'autres sensations... enfin de ce que je recherchais ce jour-là.

Le travail des ingénieurs pour « Audiiser » ce châssis partagé avec ses cousines est remarquable. Essieu McPherson à l'avant jumelé à un essieu arrière à bras oscillant mixte avec paliers et guides spécifiques assurent un guidage latéral hors pair et une tenue de cap remarquable. Puis il y a le poids contenu de cette Sportback moins « aluminiumisée » certes que ne l'était son aînée l'A2 mais jumelant acier fin et alu, ce qui contribue à améliorer l'agilité de l'ensemble. La démultiplication directe de la direction permet une réponse instantanée à chaque mouvement prodigué et elle est très précise. L'ESP est beaucoup plus discret que celui de la petite Polo GTi et le blocage de différentiel, certes électronique, est largement suffisant et pas si désagréable pour juguler mes excès d'optimisme, souvent liés à une monte pneumatique hivernale sur une route pas si froide que cela. La voiture se place exactement où le regard lui dit d'aller et ce avec vigueur et agilité. J'ai presque retrouvé l'exaltation et le plaisir que j'avais eu au volant du nouveau Boxster S. D'ailleurs, ces deux véhicules partagent le même empattement (2,47m), un signe ? Non, car là nous avons une voiture qui fait

moins de quatre mètres. Peu de porte-à-faux donc et la voiture est bien riviée au sol et qui plus est prend peu de roulis. Je me dis que la version 185 CV du 1.4 l. avec son double turbo et étant aussi légère doit être formidable. Et quid des 333 exemplaires de la 2 litres Turbo Quattro (non Sportback) forte de ces 256 CV et presque 360 Nm ? Un autre monde, ne rêvons pas. D'ailleurs, la clientèle visée n'est plus la même.

Ne l'oublions pas, cette Sportback reste une citadine. Comme telle, elle sera à l'aise car elle braque suffisamment court - diamètre de braquage de 10,6 mètres - et se faufile presque partout. Une voiture des villes donc qui ne se retrouvera pas dépourvue quand, sur l'autoroute, vous aurez décidé d'aller.

Verdict

Au final je vais avoir peur de me répéter tant j'ai été enchanté par cette voiture. L'A1 Sportback c'est quatre places, quatre portes, beaucoup d'espace ou plutôt de sensations d'espace pour un petit gabarit. C'est également un intérieur un brin austère compensé par une rigueur germanique très appréciable et valorisante. C'est encore un moteur plein, suffisamment énergique et coupleux qu'il faut absolument choisir avec l'option boîte automatique S-tronic. C'est enfin une voiture à prendre avec la finition Ambition très ambitieuse et sportive en rajoutant quelques options à glâner sur le catalogue sans pour autant trop en rajouter. Et vous voilà avec une voiture premium agréable à vivre et à faire vivre.

Alors au moment de faire votre choix entre toutes ces petites citadines premium, il conviendra de bien identifier votre style et vos envies. Question tarif une Mini vous en coûtera autant et les Citroën DS3 ou Alfa Romeo MiTo seront légèrement plus abordables. Mais est-ce vraiment important sur ce créneau ?

Prix et principales options - Audi A1 Sportback 1.4 TFSI "Ambition"

Prix de base : CHF 32'700.-

Peinture métallisée "Blanc Glacier" : CHF 730.-

Volant multifonctions sport cuir à 3 branches avec palettes : CHF 360.-

Rétroviseur intérieur, réglage jour/nuit automatique : CHF 190.-

Audi Sound System : CHF 390.-

Jantes en aluminium coulé en style à 5 bras : CHF 1'070.-

Xénon-plus, inclus lave-phares et feux arrière LED : CHF 1'380.-

Chauffage des sièges à l'avant : CHF 430.-

Paquet Advance : CHF 1'000.-

Paquet Media Style : CHF 1'900.-

Rabais Euro-Bonus : CHF -4'250.-

Prix TOTAL : CHF 35'900.-

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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Audi A1 Sportback 1.4 TFSI ainsi qu'au Centre Audi Crissier pour la logistique.

A lire aussi

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

Essai - Audi Q5 Hybrid Quattro : Un exercice minimal...

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





















