

Essai - Audi A4 Avant V6 3.0 TDI Quattro : Bien sous tous rapports

Depuis longtemps déjà, l'Audi A4 Avant constitue l'un des incontournables best-seller du marché automobile de notre pays. En prendre le volant est l'occasion pour Wheels And You de vérifier si cette dernière mouture maintient la lignée proprette de ses ancêtres.



- V6, turbo, diesel, 2'967 cm³
- 272 ch de 3'250 à 4'250 t/min
- 600 Nm de 1'500 à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.4 sec.
- Poids : 1'770 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'725 x 1'842 x 1'434
- Conso. mesurée : 8.3 l/100 km
- Emissions CO₂ : 134 g/km (C)
- dès CHF 66'050.-, mod. essayé: CHF 99'310.-

On ne change pas une équipe qui gagne ! C'est le slogan que pourrait exploiter la marque aux quatre anneaux, tant ses voitures semblent traverser les générations sans en subir les conséquences. En fait, si on ne voit pas de manière flagrante les évolutions, ce n'est pas parce qu'il n'y en a pas, mais parce qu'elles sont discrètes et en cohérence avec l'ensemble !

En effet, Audi a su faire évoluer son modèle phare depuis plus de vingt ans et ce n'est sûrement pas pour rien s'il demeure l'un des breaks les plus prisés en Suisse. Je m'en vais vous détailler tout cela au fil de cet essai complet.

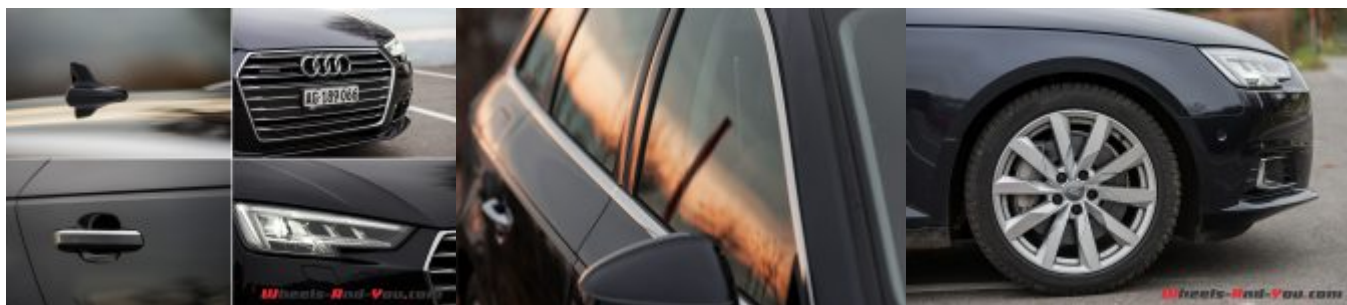


A l'extérieur

Habituellement, je suis peu sensible aux lignes d'une Audi et cette nouvelle génération d'A4 ne me fait pas changer d'avis. Néanmoins, je trouve le design du break beaucoup plus intéressant que celui de la berline testée l'été dernier.

Comme le relevait alors mon collègue, le nouveau style Audi est beaucoup plus affûté que par le passé. Les traits sont tendus et les lignes acérées, ce qui donne un ensemble tranchant et affirmé. Du coup, malgré la relative discrétion d'une telle auto, son identité s'affiche clairement dans le paysage automobile. Ceci est du moins vrai en ce qui concerne la marque, car pour distinguer certains modèles entres eux, c'est plus compliqué.

La calandre et les optiques au dessin aiguisé offrent à la face avant une prestance non négligeable. Si reste de la voiture se veut plus consensuel, la ligne de toit fuyante donne une touche de dynamisme bienvenue à cette A4 Avant.



A l'intérieur

Au moment de m'installer à bord, je ne peux que féliciter Audi Suisse d'avoir choisi un revêtement cuir de couleur « cèdre brun » pour les assises. En effet, si ce n'est pas forcément le premier choix des clients de la marque, ça mérite d'être original et de conférer à l'auto un peu plus d'élégance. De plus, cela se marie parfaitement avec la teinte « bleu lunaire » de notre voiture d'essai.

J'ai toujours un peu de peine avec l'écran central non intégré, il me fait penser à un GPS qu'on aurait rajouté. C'est une question de goût personnel bien évidemment et je reconnais que cela n'enlève rien à la sobriété et à la rigueur de l'habitacle. La présentation et la qualité de finition sont irréprochables et même si moi je n'en demande pas tant, il faut admettre que ça fait son effet. Il n'y a donc rien à redire. Même constat pour l'équipement ultra complet dont est dotée cette A4 Avant, mais vous verrez plus bas, dans la liste des options, que cela a un coût non négligeable.

Atout très intéressant, notre voiture d'essai dispose du Virtual Cockpit. Ce combiné d'instruments entièrement numériques permet de réduire la taille des compteurs pour profiter pleinement de l'affichage couleur situé derrière le volant. Le meilleur exemple est le système de navigation puisque vous pouvez disposer de la carte de votre trajet avec toutes les indications nécessaires directement sous vos yeux. Le résultat est bluffant aussi bien en terme de rendu visuel que d'efficacité.

Point important pour un break : l'espace de chargement. Le coffre de cette nouvelle A4 Avant propose un volume allant de 505 à 1'510 litres une fois les sièges arrière rabattus. C'est plutôt intéressant, tout comme pour l'habitabilité de l'auto dans sa globalité.



Sous le capot

Comme souvent, break rime avec diesel et c'est le cas pour notre break d'essai. Cependant notre voiture n'hérite pas d'une petite motorisation politiquement bien correcte, car sous le capot se cache un V6 3.0 TDI. Ce dernier développe 272 ch entre 3'250 et 4'250 t/min pour un couple de 600 Nm disponible entre 1'500 et 3'000 t/min. Couplé à une transmission automatique à 8 rapports et disposant du fameux système Quattro, l'ensemble répond parfaitement aux attentes de la clientèle de notre pays. On pourrait d'ailleurs le résumer en deux mots, performance et efficacité. A noter que seule la version S4 offre plus de puissance, notre modèle se place donc au sommet du tableau de la gamme A4.

A l'utilisation, ce moteur offre de grandes qualités, il allie muscle et douceur, c'est là encore une réussite si l'on fait exception du facteur passion. Pour ce qui est de la consommation, malgré ses performances, cette A4 Avant promet un petit 5.1 l/100km en utilisation mixte. Bien entendu je n'obtiens pas de telles valeurs lors de mes passages à la pompe. Sur la totalité de mon essai, j'ai calculé une moyenne de 8.3 l/100km, alors que l'ordinateur de bord en annonçait à peine 5 dl de moins. Cette petite différence laisse présager une sobriété très intéressante sur autoroute, puisque lors d'un long trajet, j'ai à priori consommé du 5.0 l/100km. Réellement ça doit donc être environ 5.5 l/100km, soit assez proche de la fiche technique qui annonce 4.8 l/100km pour ce type de parcours.



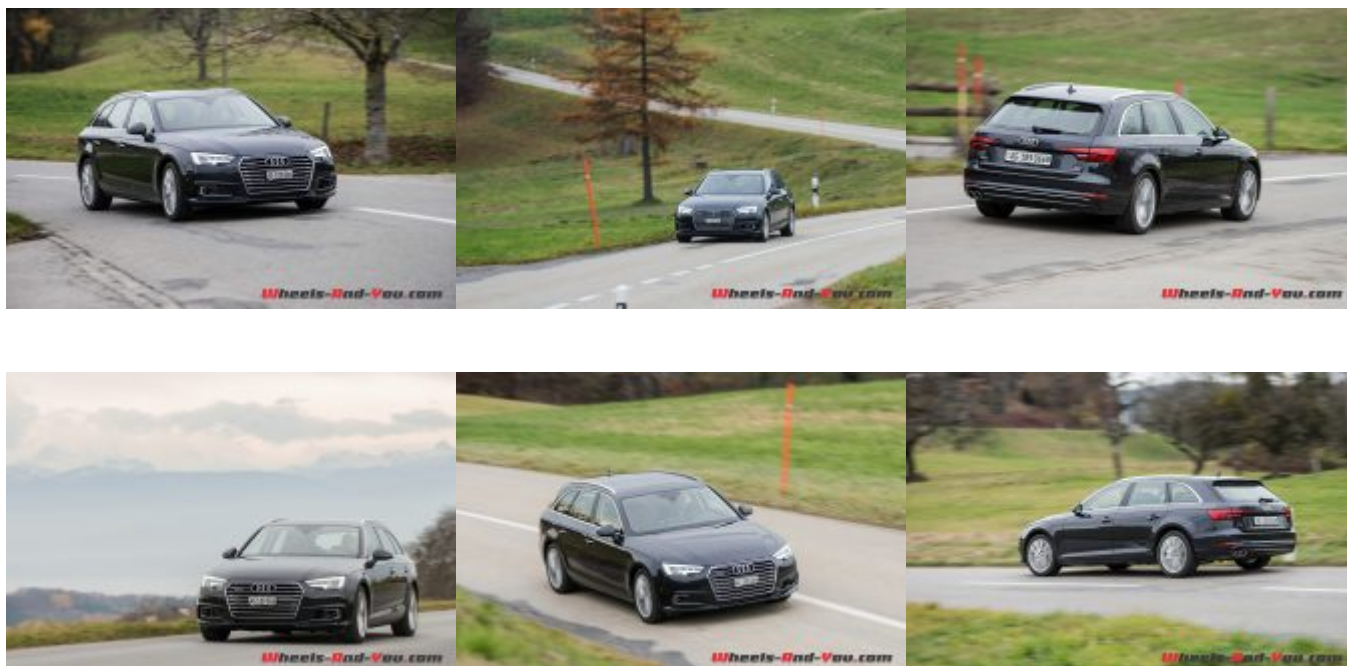
Au volant

Confortablement installé à bord de cette A4 Avant bardée des dernières technologies, me voilà armé pour affronter toutes les routes possibles et cela quelle que soit la météo. La prise en main est facile et une fois lancé dans la circulation urbaine, puis sur autoroute, rien ne vient entacher ma conduite. La voiture avale les kilomètres avec aisance, un véritable salon roulant qui saura répondre à toutes vos attentes, sur tous les trajets et par tous les climats.

Les différents modes, « Eco », « Confort » et « Dynamic » vous permettent de paramétrer votre Audi au gré de votre humeur et de vos envies. Après les avoir tous éprouvés, inclus le mode « Individual » qui offre une personnalisation encore plus fine, j'opte pour le « Dynamic » sur la quasi totalité de mon essai. Certes, en ville les changements de rapport se font un peu trop haut dans les tours, mais au moins la réactivité du moteur est franche, la suspension bien ferme et la direction plus vive.

Le petit détail qui vient perturber le beau tableau, c'est la multitude d'aides à la conduite, notamment le système de correction de trajectoire. Il est beaucoup trop intrusif, la voiture est tout le temps en train de corriger la direction, donnant l'impression que l'on fait des zigzags sur la route. J'ai bien cherché à le désactiver, mais en vain. Comme je l'ai déjà dit, selon moi cette avalanche d'assistances abrutit le conducteur et nous allons vers une génération de personnes qui ne savent plus vraiment conduire et qui se laissent guider par la machine.

A l'inverse, et preuve que je ne suis pas fermé aux avancées technologiques, j'apprécie les phares Matrix LED. S'ils sont moins perçants que des xénon, je trouve leur éclairage vraiment puissant et offrant un faisceau très lumineux. Ils disposent en plus des grands feux automatiques ultra efficaces, c'est de loin le meilleur système qu'il m'a été donné de tester.



Verdict

Au final, difficile de trouver des véritables défauts à cette nouvelle Audi A4 Avant, si ce n'est peut-être son tarif. La talentueuse allemande se vend à prix fort. Bien sûr, le ticket d'entrée est bien placé au vu de la qualité, mais lorsque l'on se lâche un peu sur la liste des options, et suivant la motorisation choisie, le prix grimpe rapidement. Vous risquez d'en être surpris, mais ce n'est pas une nouveauté chez la marque aux anneaux.

Ceci étant, cette voiture me laisse sur ma faim. Ce côté trop propre n'est pas vraiment ma tasse de thé, toutefois je suis persuadé que ça plaira à au moins un de mes voisins. En bref, tout y est impeccable, mais il manque à mon goût ce petit supplément d'âme indéfinissable. Mais si l'on excepte le frisson, il faut admettre que cette voiture fait parfaitement le job. Il suffit de voir le nombre d'Audi, de surcroît des A4 Avant, que nous croisons sur nos routes pour s'en persuader. Pour ma part, je n'ai nul doute que cette nouvelle génération est bien armée pour perpétuer cette réussite.



Prix et options - Audi A4 Avant "Design" V6 3.0 TDI Quattro

Prix de base : CHF 67'300.-

Peinture métallisée « Bleu lunaire » : CHF 1'240.-

Chassis sport, réglable : CHF 1'360.-

Sièges avant à réglage électrique : CHF 1'060.-

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

Garantie +1an / 80'000km : CHF 490.-

Vitrage acoustique porte avant : CHF 210.-

Design selection : CHF 2'830.-

Direction dynamique : CHF 1'390.-

Sièges avant chauffants : CHF 500.-

Soutiens lombaires avant : CHF 370.-

Réservoir AdBlue 24 litres : CHF 80.-

Sièges sport avant : CHF 460.-

Audi Smartphone Interface : CHF 420.-

Décor chêne gris nature : CHF 300.-

Rétroviseurs extérieur rétractables : CHF 320.-

Paquet assistance ville & stationnement : CHF 2'160.-

Audi Matrix phares à diodes : CHF 990.-

Pack vide-poches et coffre : CHF 270.-

Revêtement en cuir nappa fin : CHF 1'950.-

Rear Seat Entertainment (2 écrans) : CHF 2'960.-

Head-Up Display : CHF 1'360.-

Audi Virtual Cockpit : CHF 700.-

Accoudoir central avant : CHF 210.-

Paquet d'assistance Tour : CHF 1'860.-

Paquet Technologie : CHF 3'470.-

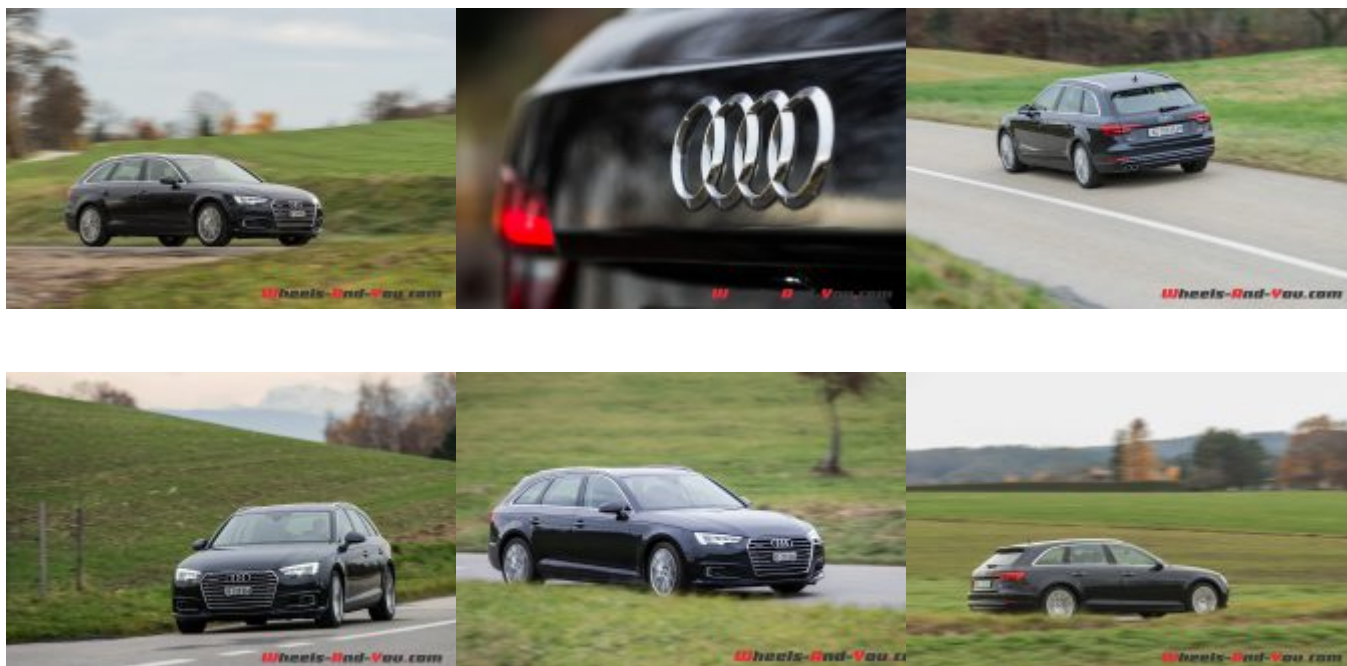
Paquet Infotainment : CHF 3'880.-

Prix TOTAL : CHF 99'310.-



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 Avant V6 3.0 TDI Quattro, ainsi qu'au Centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

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...

Présentation - Audi Q8 concept

Nouveauté - Audi A5 et S5 Cabriolet

Nouveauté - Audi RS3 berline

Nouveauté - Audi Q5 MY2017

Nouveauté - Audi A5 et S5

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

