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

*Audi aime proposer des évolutions douces, dans la continuité de ce qui plaît dans ses modèles. Ce fut le cas pour la A6 de 2011, c'est toujours vrai pour la mouture de 2015. Après deux semaines à son volant, voici les impressions de Wheels And You. "En avant toute" !*

- V6, diesel TDI FAP, 2'967 $cm^3$
- 272 CV à 4'250 t/min
- 580 Nm dès 1'500 t/min
- Boîte de vitesses auto. S-Tronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.7 sec.
- Poids : 2'040 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'943 x 1'874 x 1'461
- Conso. mesurée : 8.1 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 157 g/km (C)
- dès CHF 77'600.-, mod. essayé: CHF 116'660.-

---

Texte : Xavier Bais / Photos : François Cuany

---

2011, sortie de la quatrième génération de l'Audi A6. Elle plait, mais ne révolutionne pas les esprits car résolument en continuité avec le style des modèles de la marque. En 2015, avec tout de même plus de cinq cent mille exemplaires vendus, Audi dote son A6 d'un « léger » restylage esthétique et mécanique, afin de répondre aux futures normes écologiques.

Nous avons tous à l'esprit le concept Prologue Avant et savons que d'ici à 2017, les A6, A7 et A8 subiront une plus grande métamorphose. En attendant, voyons comment la « nouvelle » A6 évolue au milieu des Mercedes Classe E, BMW Série 5 et dans cette version Avant, de certains monospaces et SUV premium.

### *A l'extérieur*

L'A6 Avant ne mesure que dix petits millimètres de plus que la berline et pourtant visuellement elle parait plus longue, plus élancée aussi. La version break arrive donc à garder une ligne fluide.

Il suffit de quelques ingrédients pour qu'une voiture sorte du lot : une couleur métallisée, ici le gris Daytona nacré, une finition S line, une calandre Single Frame légèrement arrondie, plus large et étirée avec plus de chrome, des feux à LED à l'avant comme à l'arrière, des clignotants dynamiques, une ligne de caisse qui s'élance vers l'arrière. Le tout repose sur des jantes en 20 pouces laissant entrevoir de beaux et puissants étriers.

Voici là une « nouvelle » A6 Avant parée pour faire tourner les têtes des « Audistes » et autres passionnés des modèles break sportifs.

### *A l'intérieur*

Luxe, sportivité et qualité sont les adjectifs qui me viennent à l'esprit en pénétrant dans cet habitacle. Les magnifiques sièges sport en cuir valcona « logoté » S Line sont un ravissement pour l'œil de par leur forme enveloppante, plaisir renforcé par des piqures en losange qui créent cet effet « matelassé » cher aux luxueuses Bentley, mais aussi pour le soutien dorsal qu'ils procurent par leur confort et leurs multiples réglages. La décoration intérieure dite « Beaufort » en noir renforce mon ressenti du luxe ambiant en donnant cette touche que l'on

retrouve le plus souvent sur les yachts amarrés dans des ports prestigieux. C'est beau et bien fini. Du premium par excellence pour celui qui pourra et saura choisir dans la belle, longue et tentante liste d'options. Les commandes, pour la plupart, n'évoluent guère et restent un modèle d'ergonomie à l'utilisation.

Les passagers arrière sont bien lotis et voyagent en première classe dans des sièges chauffants et avec une climatisation quadrizone. Qui plus est, leur intimité peut être protégée par des rideaux occultants. J'évoque ceci pour deux personnes, car  la troisième personne, obligée de s'assoir au centre, ne sera pas à la fête et seule à subir  un manque de confort.

Les changements paraissent donc discrets car c'est la technologie, notamment le système multimédia MMI géré par une mollette, qui évolue le plus à bord. Le nouveau processeur Nvidia calcule deux fois plus vite que la génération précédente. Grace à la possibilité de connexion LTE (séparation de la téléphonie du transfert des données) la navigation sur internet est très rapide.

***Sous le capot***

Les moteurs ne cessent d'évoluer vers un niveau d'efficience qui frôle la perfection et tous passent la norme Euro 6, rejetant moins de CO2 tout en gagnant en puissance. On dira tout de même adieu à l'A6 Hybride qui disparait du catalogue, visiblement peu demandée. Les boîtes se modernisent également. Presque toutes les versions abandonnent la Tiptronic 8 rapports (sauf les motorisations à fort couple) au profit d'une S-Tronic à 7 vitessses, plus rapide et dotée d'une gestion optimisée. La gamme diesel commence avec un quatre cylindres de 2.0 litres de 150 CV. Il se décline également en 190 CV. Puis le V6 arrive en 218, 272, 320 et même 326 CV sur la version compétition. Les moteurs à essence, tous TFSI, commencent par un quatre cylindres de 1.8 litres fort de 190 CV, puis un 2.0 litres de 252 CV, un V6 3.0 (333 CV) et un V8 en 4l développant 450 CV.

Le V6 TDI de 3 litres est remarquable de souplesse et d'agrément, les 580 Nm disponibles dès les 1500 t/min n'y sont pas pour rien. Mais il faudra aller chercher toute la puissance (272 CV) assez haut dans les tours, surtout pour un diesel (4'250 t/min). A cet égard, on pourra regretter une sonorité trop étouffée. En effet, un son plus en adéquation avec son intérieur « Yatch » ne m'aurait pas

déplu.

Côté consommation, avec un pied très lourd, j'ai à peine passé les 8 litres, encore une belle performance des ingénieurs de ce côté-là. Il existe une version compétition délivrant 326 CV pour 650 Nm, mais là, je me demande bien à quoi cela sert vraiment.

### *Au volant*

Je ne vais pas revenir sur le confort à bord, tout y est à l'avenant. En ville, la conduite souple que distille ce V6 de 3 litres et sa boîte S-Tronic est reposante. La visibilité est bonne à l'avant comme en périphérie. Seul le gabarit demande un peu d'attention lors des accès en parking souterrain, mais les habitués des breaks ne seront pas décontenancés. Une place en créneau se présente, qu'à cela ne tienne, si vous ne vous sentez pas à l'aise avec ce magnifique rayon de braquage, une poussée sur le bouton adéquat et le créneau se fera sans les mains ! Cette assistance « gadget » pour certains, est maintenant connue et répandue. Je dois admettre que cela peut aider.

Quittons la ville pour la route. Là encore, le moteur fait merveille. Le couple disponible assez tôt permet une conduite coulée, très agréable, voire presque économique. Le châssis pourvu de la suspension adaptive, option à près de CHF 2'000.-, est exceptionnel. Il s'avère un excellent allié si vous êtes d'humeur « taquine » du pied droit. Mais attention aussi à choisir le bon mode, en l'occurrence, le « Dynamic ». Autrement un Quick Down prononcé se révèlera lent et complètement anémique, vous laissant alors seul avec votre désespoir au beau milieu d'un rond-point ou d'une autre situation que vous auriez aimé éviter. Vous pouvez faire mieux encore, toujours grâce à cet « Audi drive select » : configurer votre propre « set » en fonction de la conduite que vous souhaitez adopter. A noter qu'avec le mode typé sport, les suspensions ont tendance à taper sur certains raccords de bitume.

Ma voiture d'essai est équipée d'un différentiel sport. Ce dernier répartit les forces motrices de manière variable entre les roues arrière. Il permet des relances beaucoup plus vives en sortie de virage et rend la voiture très dynamique et plus stable, même lors de changements de charge. Les descentes de cols n'ont donc pas posé de problème. Mon mode reste invariablement le

“Dynamic”. Sur cette sélection, la voiture est saine et vire relativement à plat. Etonnamment, elle ne sous-vire pas tant que ça.

Enfin, le freinage se montre très fiable et endurant. Pourtant, malgré l’utilisation de matériaux « légers » comme l’aluminium, le carbone, ou encore le magnésium, il y a bien deux tonnes à freiner. Seule la pédale trop spongieuse n’offre pas une consistance homogène et m’a parfois obligé à pomper de peur d’arriver « au fond ». Un freinage dégressif sera difficile à doser. Mais ça freine et bien. Pour finir, la direction asservie à la vitesse comme il se doit, est parfois un peu trop souple même en mode « sport », mais on s’y fait et les placements se font de plus en plus précis au à mesure que je découvre cette A6.

Un essai sur autoroute me conforte sur le fait que cette voiture est aussi une grande autoroutière et que, même chargée « à bloc », elle reste souveraine. La suspension pneumatique adaptative réagit promptement et aide en toute circonstance, aussi bien sur route que sur autoroute. Les systèmes d’assistance que l’on retrouve de série ou dans les options, qui vont du radar « adaptative cruise control » aux multiples détecteurs, offrent un sentiment de sécurité. Ils sont néanmoins réglés très large. Je pense notamment aux capteurs de recul qui ont tendance à biper alors que la marge avec l’obstacle est encore immense.

Une option m’intéresse : l’affichage tête haute au prix de CHF 1’920.-. Au premier abord, cela me déplait car j’y vois une mire, un viseur en plein dans mon champ de vision. Trop déconcertant, je n’arrive d’abord pas à passer outre. De plus, son intégration dans le tableau de bord est réalisée dans un plastique lisse et brillant quand le soleil donne. Mais après quelques jours passés au volant de cette A6 Avant, je me suis habitué à cet affichage de la vitesse et de ses limitations, au point que, à présent, quand je roule dans d’autres voitures, cela me manque. Comme quoi, parfois des « détails » gênants de prime abord peuvent devenir indispensables.

Le GPS monté dans cette voiture est le plus puissant et le plus intelligent qu’il m’a été donné d’essayer. Son intégration dans un grand écran huit pouces tactile et escamotable est une réussite. Il est basé sur une nouvelle plateforme technologique et utilise la puce Tegra 30 de Nvidia (partenaire d’Audi). Un module complémentaire Audi connect transfère des données via le réseau rapide LTE et permet de proposer de nouvelles applis comme « média streaming ».

***Verdict***

Cette A6 mérite 6 anneaux, tant elle approche la perfection, et ce dans tous les domaines. Presque, car l'amortissement reste ferme et peut gêner certains conducteurs et passagers. La finition S Line dicte ce choix qui plait au final à la majorité des clients. Dans cette finition, une Audi possède le look sportif, un châssis performant et, bien souvent, la bonne motorisation.

Et puis il y a le prix. C'est celui d'une longue liste d'options, mais c'est aussi celui de la qualité. Quant à savoir si une Classe E ou autre Série 5 seront devant, je pense qu'en termes de technologie l'Audi et la Mercedes offrent les toutes dernières innovations, mais que chacun aura sa préférence pour une marque donnée.

L'A6 Avant n'ira pas voler la clientèle des monospaces, mais la question se pose face à certains SUV plus statutaires tels le Porsche Macan. Quoiqu'il en soit, cette mouture continue d'évoluer et de se bonifier et l'on se demande ce que la prochaine pourra proposer de plus.

**<u>Prix et options – Audi A6 Avant 3.0 TDI FAP S-Tronic Quattro</u>**

**Prix de base : CHF 77'600.-**

**Peinture métallisée «gris Daytona nacré» : CHF 1'360.-**

**Suspension à air adaptative : CHF 1'930.-**

**Ecrous de roues antivol : CHF 40.-**

**Volant réglable dans toutes les directions : CHF 560.-**

**Stores pare-soleil manuels : CHF 340.-**

**Préparation pour assistant de localisation : CHF 150.-**

**Assistance parking : CHF 540.-**

**Quattro avec différentiel sport : CHF 1’460.-**

**Affichage tête haute : CHF 1920.-**

**Assistant : CHF 2’750.-**

**Paquet extérieur S Line : CHF 1’800.-**

**Sièges sport : CHF 2’260.-**

**Eclairage d’ambience : CHF 410.-**

**Paquet Ambiente : CHF 5’000.-**

**Volant sport multifonction : CHF 210.-**

**Rétroviseurs anti éblouissement : CHF 710.-**

**Cuir Valcona S Line : CHF 3’130.-**

**Alarme antivol : CHF 670.-**

**Limiteur de vitesse : CHF 210.-**

**Jeu de fixation : CHF 220.-**

**Inserts décoratif en bois Beaufort noir : CHF 2’320.-**

**Sac à ski/snowboard amovible : CHF 280.-**

**Paquet optique : CHF 840.-**

**Paquet sport S Line : CHF 4’380.-**

**Son système Bose : CHF 1’380.-**

**Sièges avant ventilés chaud et froid : CHF 480.-**

**Contre porte en cuir : CHF 450.-**

**Jantes alu 5 branches : CHF 1’240.-**

**Paquet “Infotainment” (navigation MMI +) : CHF 3’300.-**

**Bonus « Premium » : CHF – 4’260.-**

**Prix TOTAL : CHF 116’660.-**

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 A6 Avant.

**A lire aussi**

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 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

AG·29214
quattro
Wheels-And-You.com

AG·29214
A6
TDI
quattro
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

S line
S line

AIRBAG
Wheels-And-You.com

P
R
N
D/S
1
2
3
4
5
6

OPEN
Audi multimedia
OFF
AUTO
17.0 °C 17.5
A/C
FRONT
SYNC

16.0 °C
AUTO
OFF
AUTO
Wheels-And-You.com

V6 TDI

AG 22144
A6
Wheels And You.com

690 km
One FM+
NAV
Allaman
Féchy
Route de Féchy
Rubonne
Lavigny
Avenue du Chêne
Saint
+33.0°c
D
481.8km
18:20
13202km
READY
OFF
1/min x 1000
km/h
Wheels-And-You.com

AG 29214
quattro
Wheels-And-You.com

AG 29214
Wheels-And-You.com

AG 29214
Wheels-And-You.com

AG 29214
Wheels-And-You.com

AG·29214
Wheels-And-You.com

AG·29214
Wheels-And-You.com

AG · 29214
Wheels-And-You.com

S line
A6
TDI
quattro
quattro
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

690 km
One FM+
NAV
Consommation
ø 8.8 l/100km
+33.5°c
18:16
P
481.8km
13202km
READY
OFF
1/min x 1000
km/h
Wheels-And-You.com

Parcours
Circulation
Chemin de la Pra
50 m
Route de l'Etraz
Route d'Allama
Avenue du Chêne
505 m
Guidage
Chemin des Sapins
Réglages
18:15
TMC
SIM
Wheels-And-You.com

Raccrocher
iPhone de Xavier ...
Composer
Messages
Liste d'a
Carnet d'adresses
Favoris
Entrer numéro
123
Boîte vocale
Swisscom
Réglages
TMC
18:21
SIM

Mémoire
Radio DAB
Bande
LFM+
One FM+
Radio Chablais
RadioFr. Frib+
RadioFr. music+
Rete Tre+
Pop
Fonctions
Réglages
TMC
18:21
SIM

Répétition
Média
Source
Pas de Donte
Mylene Farmer
Il N'Y a Pas d'Ailleurs
Mylene Farmer
Beyond My Control
Mylene Farmer
Nous Souviendrons Nous
Mylene Farmer
0:56
MYLENE FARMER
Médiathèque
POWERED BY gracenote.
Réglages
TMC
18:21
SIM

Relever
Audi drive select
Doc. de bord
efficiency
comfort
auto
dynamic
individual
Systèmes Car
Set individual
TMC
18:21
SIM
Wheels-And-You.com

OPEN
Audi multimedia
OFF
OFF
AUTO
17.0 °C 17.5
AUTO
FRONT
A/C
OFF
REAR
SYNC

P
R
N
D/S
1 2 3
4 5 6
NAV
TEL
RADIO
MEDIA
MENU
BACK
CAR

quattro
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

S line

NAV
10
20
30
40
50
60
70
80
100
120
140
160
180
200
220
240
260
280
300
km/h
1/1
1/2

Wheels-And-You.com

quattro
Wheels-And-You.com

AG 29214
Wheels-And-You.com

AG 29214
A6
Wheels-And-You.com

AG 29214
Wheels-And-You.com

AG·29214
Wheels-And-You.com

AG·29214
A6
TDi
Wheels-And-You.com