Essai – Audi S1 Sportback : Petit mais costaud

Audi n'en fini pas de décliner ses modèles à toutes les sauces. C'est donc en toute logique que la citadine A1 se voit recevoir le traitement sportif de la marque. Wheels And You a passé deux semaines au volant de la S1, une allemande au tempérament de feu.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'984 cm^3
- 231 CV à 6'000 t/min
- 370 Nm de 1'600 à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 1'415 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'975 x 1'746 x 1'423
- Conso. mesurée : 9.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 166 g/km (F)
- dès CHF 42'150.-, mod. essayé: CHF 54'930.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

L’offre ne manque pas dans le segment des petites sportives. Toutefois, le marché se compose uniquement de tractions, il y a donc fort à parier que l’Audi tire son épingle du jeu grâce à sa transmission Quattro. C’est d’ailleurs la première petite compacte équipée de ce système, si on fait exception de la série limitée A1 Quattro sortie en 2012 à uniquement 333 exemplaires.

De plus, soyons franc, la S1 régate dans une niche premium et cela restreint grandement la concurrence. A fortiori, la seule opposante à mes yeux serait la Mini Cooper S, même si elle ne dispose pas de quatre roues motrices. En effet, cette dernière existe désormais en 2 ou 4 portes, tout comme l’Audi S1. C’est d’ailleurs avec sa déclinaison la plus pratique, la S1 Sportback, que nous avons réalisé notre essai.

A l’extérieur

Inutile de se voiler la face : la marque d’Ingolstadt propose rarement un design extravagant, rigueur germanique oblige. L’imposante calandre hexagonale et les optiques au regard acéré sont l’identité des différentes Audi actuelles. La S1 ne déroge pas à la règle avec en plus les attributs que l’on connait pour les déclinaisons sportives du constructeur, j’ai nommé les « S » et « RS ». A savoir un bouclier plus agressif, des prises d’air agrandies et le traitement noir pour différents éléments tels l’entourage des fenêtres et de la calandre (paquet optique noir en option à CHF 630.-). Notre modèle d’essai arbore une teinte « Jaune Vegas », et c’est heureux car cela lui sied à merveille. Ça renforce son look racé, surtout avec le contraste du toit et des rétros noirs.

A l’arrière, le style dynamique est aussi clairement affiché avec un spoiler de toit et quatre sorties d’échappement. A noter que l’aileron est encore plus grand sur notre voiture d’essai, car elle dispose du pack quattro extérieur (CHF 1’740.-).

Pas de doute, si le dessin global reste relativement sobre, cette Audi S1 n’a pas peur de montrer son tempérament athlétique, surtout avec son pigment canari. Notre voiture étant équipée d’une monte hivernale, nous n’avons malheureusement pas pu profiter des belles jantes 18 pouces comprises dans le pack quattro extérieur. Cela lui aurait certainement donnée encore plus belle allure.

Le fait que notre voiture soit une Sportback ne change pas grand-chose à l'essai, deux portes de plus et c'est presque tout. Comme l'avait relevé mon collègue lors de l'essai de l'A1 Sportback 1.4 TFSI, la ligne est plutôt réussie et ce quelle que soit la version. Personnellement j'ai une préférence pour la déclinaison la plus pratique.

A l'intérieur

L'habitacle des Audi est souvent un peu trop sobre à mon goût, mais là, je dois reconnaitre que je suis agréablement surpris. Le noir du cuir des sièges et du tableau de bord prime, mais il est relevé à différents endroits par des touches de jaune. Surpiqures sur les baquets, le volant et le pommeau de vitesse, ainsi que les dossiers des assises avant (paquet quattro intérieur), ces touches vives égayent la vie à bord et collent parfaitement à l'image sportive de la voiture.

On en attendait pas moins, la présentation générale et la finition sont très bonnes. Malgré l'utilisation logique de plastique, cela ne se remarque pas trop et le rendu est plutôt réussi. Les baquets sont confortables, le maintien est suffisant et le volant à jante épaisse propose un toucher agréable. Tout semble être au rendez-vous pour exploiter parfaitement la puissance de cette S1.

Même si sa vocation première n'est pas celle d'une familiale, l'espace réservé pour les passagers arrière est vraiment compté. Ça peut dépanner, mais un long voyage avec quatre adultes est quasiment exclu. Idem pour le coffre, avec seulement 210 litres, ce volume restreint est dû à la présence des quatre roues motrices (270 litres pour une A1 normale). Il faudra bien choisir ces bagages. Seul ou à deux, on a toujours la possibilité de rabattre la banquette arrière, le volume atteint ainsi 860 litres.

Je terminerai ce tour du propriétaire pour parler de l'interface audio-GPS, plus connu sous le nom de MMI (Multi Media Interface) par les habitués de la marque aux quatre anneaux. Ultra complet et très performant, il répond à toutes vos attentes. Et si vous avez l'oreille musicale, je vous recommanderai la sono Bose en option (CHF 900.-), qui procure un son d'excellente qualité.

Sous le capot

La motorisation qui anime cette bombinette est un quatre cylindres 2.0 turbo qui développe 231 CV à 6’000 t/min pour un couple maximum de 370 Nm disponible entre 1’600 et 3’000 t/min. Au vu du poids de cette S1, 1’415 kg, les sensations promettent d’être au rendez-vous.

Fervent adepte des transmissions manuelles, je ne peux que me réjouir de constater que notre S1 Sportback dispose d’une boîte 6 rapports. Son maniement est d’ailleurs plutôt plaisant, même si je l’aurai souhaité un peu plus précis. Selon moi, le bémol majeur de la S1 consiste en l’absence d’une offre avec une boîte automatique ou à double-embrayage. Si, personnellement, ça ne me dérange pas, je crains que la clientèle Audi susceptible de s’intéresser à ce modèle risque de s’arrêter à cela. Il n’y a vraisemblablement pas suffisamment de place pour installer une S-Tronic.

A noter que la musique de l’échappement est plus présente depuis l’extérieur qu’à l’intérieur. Entre les murets de pierres du Jura, une fois la mécanique bien chaude, la S1 crache un son grave et rugueux qui peut donner l’impression au quidam de croiser une voiture de rallye.

Niveau consommation, la fiche technique annonce une moyenne de 7.1 l/100km. J’ai, pour ma part, mesuré 9.3 l./100km. On est bien évidemment au dessus des valeurs du constructeurs, mais avec son tempérament rageur, il m’a été difficile de résister à l’appel des canassons lorsque j’ai emprunté de petites routes sinueuses.

Au volant

Avec de telles caractéristiques, j’étais impatient de voir ce que cette Audi S1 a dans le ventre et je n’ai pas été déçu. En plus de proposer une sonorité sympathique, le moteur répond présent à tout moment. Il sera réactif en ville, coupleux en reprises sur autoroutes notamment et hargneux lorsqu’on le cravache dans un col. Bien sûr, certains diront qu’il faudrait encore plus de chevaux, mais pour le gabarit de la voiture, je trouve que c’est bien suffisant. Peut-être qu’Audi concocte une déclinaison RS1… Sait-on jamais.

Le comportement routier est lui aussi très intéressant et cela malgré la monte hivernale de notre modèle d'essai. Certes, cette S1 dispose d'une transmission intégrale, mais il ne s'agit pas du vrai système Quattro qui équipe les plus grosses Audi. On retrouve ici un système Haldex et lors d'une conduite appuyée sur les routes de col, on ressent très vite sa tendance « traction ». Plus que du sous-virage, c'est surtout la motricité qui fait légèrement défaut, phénomène sans doute accentué par les gommes d'hiver. Quoi qu'il en soit, ce n'est rien de dramatique et c'est bien plus efficace que la concurrence en traction avant. D'ailleurs, au cours de mes deux semaines d'essai au volant de cette S1 Sportback, j'ai régulièrement opté pour des parcours en campagne, voire fait un détour par un petit col sinueux, tant il est plaisant de bondir d'une courbe à l'autre à son volant.

En ville, la réactivité du moteur et l'agilité de la voiture en feront une arme absolue. La S1 se faufile dans la circulation et la teinte jaune semble accentuer son droit à la priorité. A ce petit jeu, on risque tout de même de vite se faire remarquer, on est alors pas loin de passer pour un terroriste de la route. Sur autoroute, les qualités qui font la notoriété des Audi sont de mise. Confortable et silencieuse, la S1 vous emmènera à bon port quelque soit la distance à parcourir.

A noter encore que cette S1 dispose du système « Audi Drive Select » qui permet, au travers de trois modes (auto, dynamic, efficiency), de régler les caractéristiques de la voiture. Cela agit sur la direction, la cartographie du moteur ainsi que sa sonorité, voire également sur l'amortissement, pour autant que l'option « châssis Sport » soit présente. Ce n'était pas le cas de notre véhicule. Après avoir essayé les différentes configurations et n'ayant pas franchement remarqué de grandes différences, j'ai laissé actif le mode « dynamic » pour toute la durée de mon essai.

Verdict

Je reconnais volontiers que j'ai beaucoup aimé essayer cette S1 Sportback. C'est une véritable sportive qui offre un grand plaisir de conduite. A en croire mon collègue qui avait réalisé l'essai de la nouvelle Mini Cooper S, cette petite Audi dispose d'un tempérament nettement plus vigoureux.

Le tableau aurait pu être parfait si je n'avais pas à vous parler du tarif. Eh oui, on

le sait, une Audi ce n’est pas bon marché, mais tout de même… L’addition commence à CHF 42’150.- pour la déclinaison Sportback de cette S1 et il faudra encore rajouter plus de CHF 10’000.- pour notre véhicule d’essai bardé d’options. Tout n’est, certes, pas nécessaire, mais les packs quattro intérieur et extérieur lui donnent un look vraiment génial.

A noter cependant que le calcul du prix de notre voiture date du mois de juillet 2014 lors de son immatriculation. Aujourd’hui, avec les primes relatives au taux de change, ça devient un peu plus intéressant.

Prix et options – Audi S1 Sportback

Prix de base : CHF 42’150.-

Peinture « Jaune Vegas – Noir Brilliant » : CHF 1’710.-

Sièges avant chauffants : CHF 410.-

Paquet optique noir, Audi exclusive (quattro GmbH) : CHF 630.-
(cadre de la calandre, entretoises horizontales dans la calandre et volets d’entrée d’air latérales en noir brillant, support de plaque et calandre noir mat)

Rétroviseurs extérieur de couleur contrastée : 150.-

Système parcage « Plus » : CHF 880.-
(signal sonore et visuel dans les limites du système indiquant la distance avant et arrière avec affichage sur l’écran)

Bose Surround Sound : CHF 900.-

Pack rangement et coffre : CHF 290.-
(compartiment de rangement sous le siège conducteur, filet de rangement au niveau des pieds du passager avant, deux points de fixation multiple à l’arrière à gauche et à droite, boîte à gants verrouillable, bac de rangement y compris trois porte-boissons entre les sièges arrière, prise de 12 volts, filet mixte pour attacher au plancher du coffre, compartiment de rangement sous le plancher de chargement, bande de serrage latérale à gauche, lampe de coffre supplémentaire,

points de fixation multiple à droite)

Rétroviseur intérieur avec antiéblouissement automatique : CHF 170.-
(avec détecteur de luminosité/pluie et pare-brise avec bande colorée grise)

Accoudoir central avant : CHF 190.-

Coupole de toit en couleur contrastée : CHF 560.-

Téléphone de voiture Bluetooth : CHF 700.-

Assistant de démarrage en côte : CHF 90.-

Vitres arrière teintées : CHF 550.-

Équipement spécial : CHF 0.-

Système de navigation plus MMI : CHF 2’730.-

Roues alu 5-bras design : CHF 0.-

Clé confort : CHF 550.-

Paquet optique quattro extérieur : CHF 1’740.-
(disponible en 8 peintures extérieures différentes, phares xénon plus avec bandeau rouge, étriers de frein laqués en rouge avec badge S1, jantes en fonte d’aluminium au design 5 bras à facettes (design S) noir mat partiellement polies avec 7.5×18 avec pneus 225/35 R18, aileron de toit caractéristique, inscription quattro sur le côté, pare-chocs avec lèvres de spoiler avant en aspect aluminium)

Régulateur de vitesse : CHF 350.-

Paquet quattro intérieur : CHF 2’430.-
(console centrale en noir, rouge ou jaune brillant, sièges sport S en cuir nappa fin avec recouvrement de dossier en noir, rouge ou jaune brillant avec inscription quattro, accoudoirs des portes en cuir nappa fin dans la teinte du siège avec coutures contrastées, volant multifonctions sport cuir à 3 branches aplati en bas avec coutures spécifiques S, tapis de sol noirs avec bourrelets doubles)

Réception radio digitale : CHF 0.-

Accoudoir recouvert cuir : CHF 0.-

Prolongation de garantie pour la 4ème année (max. 80’000 km) : CHF 270.-

Bonus Premium : CHF -2’520.-

Prix TOTAL : CHF 54’930.-

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 S1 Sportback.

A lire aussi

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 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·243 185
quattro
W.A.Y.

W.A.Y.

S1
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

TFSI
W.A.Y.

1 3 5
2 4 6
W.A.Y.

AG 243 185
W.A.Y.

AG 243 185
W.A.Y.

AG·243185
W.A.Y.

AG·243185
W.A.Y.

AG·243185
quattro

AG·243185

quattro
W.A.Y.

ESPACE2
16:46
74.2 km
9915 km 390.9
+7.0°C
W.A.Y.

Parcours
Info
30 m
435 m
Guidage
Réglages
START
ENGINE
STOP
W.A.Y.

Audi multimedia
SD1
SIM
SD2
BACK
TONE
RADIO
CAR
MEDIA
TEL
NAV
MENU
INFO
AUTO
A/C
OFF
W.A.Y.

CAR
MEDIA
22
20
24
°C
AUT
OFF
A/C
W.A.Y.

W.A.Y.

quattro
W.A.Y.

S1
AG·243 185
W.A.Y.

S1
W.A.Y.

quattro
W.A.Y.

AG·243185

AG·243 185

quattro
W.A.Y.

AG·243 185
W.A.Y.

quattro
W.A.Y.

AG·243185
quattro
W.A.Y.

quattro
AG·243185
W.A.Y.

AG·243185
S1
quattro
W.A.Y.