

IX MULTIPLES LA QUATRIÈME DIMENSION !



L'habitabilité est en progression, mais l'espace pour les jambes aux places arrière pour les grands gabarits reste toujours mesuré malgré la hausse des dimensions extérieures générales. Même si elle revendique le plus grand coffre dans la catégorie premium (alle-mande) avec un volume de 480 litres !

La planche de bord est orientée vers le conducteur et la position de conduite est facile à trouver, grâce aux multiples réglages des sièges.

Malgré ces "ergonomiques" attentions, un temps

d'adaptation est nécessaire pour maîtriser les divers réglages (notamment pour l'option GPS et les multiples configurations accessible par l'intermédiaire de la molette de réglage MMI). Par rapport à la génération précédente, les trains roulants de l'Audi A4 ont été réétudiés pour un objectif d'efficacité et de légèreté accrues, comme le prouve son train avant allégé à cinq bras et son essieu arrière trapézoïdal. Chose rare actuellement, une

réduction de poids d'environ 10 % (le 1.8 TFSI : 1 410 kg, le 2.0 TDI : 1 460 kg) a été réalisée grâce, entre autres, à l'utilisation d'aciers thermoformés très résistants. Ces recherches portent leurs fruits sur la route, distillant un comportement plus précis et dynamique. Tout ceci est agrémenté d'une étude aérodynamique sérieuse (notamment avec le carénage des soubassements) avec, pour sa version de base, un Cx de 0,27, inférieur de 5 à 8 % à celui du modèle précédent. Les résultats de ces différentes recherches se traduisent par une consommation réduite de 9 % en moyenne (13 % pour les essence et 6 % pour les TDI).

UNE DIRECTION ACTIVE ET UNE CONDUITE PARAMÉTRABLE

Une des nouveautés technologiques de cette Audi est la possibilité d'opter pour la direction dynamique. Elle modifie la démultiplication de la direction en fonction de la vitesse. À l'arrêt, le braquage des roues ne nécessite que deux tours de volant de butée à butée. Sur les petites routes de montagne, lors de l'essai, l'assistance et la démultiplication réduites facilitent le passage des virages serrés. Les moyennes atteintes à son volant sur petite route se font avec une facilité déconcertante, surtout si elle est équipée du système Quattro.

Sur autoroute, une démultiplication plus importante (correspondant virtuellement à quatre tours de volant de butée à butée) et une assistance amoindrie favorisent la stabilité.

Complémentaire à cette technologie, l'option "Audi Drive Select" (350 euros) permet de configurer la conduite à la convenance de chacun. Nécessitant

l'option amortisseurs pilotés (1270 euros), ce système autorise trois modes (grâce à un interrupteur sur le tableau de bord) de conduite : Comfort, Auto et Dynamic. Le changement est surtout perceptible en mode Dynamic avec une réponse plus franche de l'accélérateur ainsi qu'une suspension durcie. En position "Comfort", l'Audi se transformera en bonne routière pour ceux qui abattent des kilomètres. Il faut ajouter que la suspension

conventionnelle est suffisamment confortable sans avoir recours à cette (coûteuse) option. Au chapitre freinage, l'efficacité est au rendez-vous, mais l'attaque manque de mordant.

DES PRIX À LA CARTE... EN FONCTION DES OPTIONS

Les prix débutent à 31.800 euros pour la 2.0TDI (TVS 1440 euros/an), 38.300 euros pour la 2.7 TDI Multitronic 8 (TVS 2640 euros/an) et 41.300 euros pour la 3.0TDI Quattro (TVS 2745 euros/an), en finition Ambiente. L'équipement de série comprend la climatisation automatique, les airbags adaptatifs conducteur et passager et l'installation radio. Mais c'est une tradition des constructeurs allemands de proposer une liste d'options pléthoriques. Cette nouvelle A4 ajoute la possibilité de choisir des options généralement réservées à la catégorie supérieure. C'est le cas pour l'ACC (Adaptive Cruise Control) (1180 euros) qui régule, grâce à un radar, la vitesse préétablie. Cette option est utile pour conserver la distance entre vous et le véhicule qui vous précède... ainsi que les points sur votre permis. Le sécurisant système "Audi Side Assist" (640 euros) détecte la présence d'un véhicule dans l'angle mort et avertit le conducteur par l'intermédiaire d'un clignotement lumineux sur le rétroviseur. D'autres options comme Audi Lane Assist (590 euros) signalant au conducteur, par une vibration au volant, tout écart de trajectoire (non signalé) ou le "Parking System Advanced" (990 euros), visualisant sur l'écran la zone de parking participent à la personnalisation (coûteuse !) du véhicule.

■ BERTRAND VIET

**TOUS LES
MOTEURS TDI
SONT POURVUS
DE FILTRE À
PARTICULES**

EN CHIFFRES...

VERSION	V6 3.0 TDI QUATTRO
PUISSANCE	240 ch à 4 000 tr/min
POIDS A VIDE	1 655 kg
V.MAX	250 km/h
CONSO NORMES	5,4 / 9,6/6,9 euromix
EMISSIONS CO ₂	183 g (B.M)
TVS (EN EUROS)	2 745
PRIX TTC (EN EUROS)	41 900