

Fiche technique

Carrosserie : berline 4 portes 5 places de 4,70 m de long. Coffre : 480/962 dm³. Poids à vide : 1 595 kg (2.7 TDi 190 ch).

Motorisation : essence 4 cylindres 16 soupapes à injection directe turbo TFSi 1 798 cm³ de 118 kW/160 ch/9 cv, V6 à injection multipoint 3 197 cm³ de 195 kW/265 ch/17 ch. Turbo-diesel 4 cylindres 16 soupapes common rail TDi 1 968 cm³ de 105 kW/143 ch/8 cv, V6 24 soupapes TDi 2.698 cm³ de 140 kW/190 ch/11 cv et 2.967 cm³ de 176 kW/240 ch/15 cv, tous avec FAP. Traction avant (1.8 TFSi, 2.0 TDi et 2.7 TDi) ou transmission intégrale permanente Quattro (3.2 FSi, 3.0 TDi). Boîte manuelle 6 vitesses ou BVA Multitronic 8 rapports (2.7 TDi). Direction à assistance électromécanique asservie à la vitesse, ABS/BAS/EBV, ASR/EDS/ESP et 4 airbags de série.

Performances (données constructeur, 2.0 TDi/2.7 TDi) : V Max : 215/226 km/h. 0-100 km/h : 9"4/7"7. Conso moy. norm : 7,5-4,3-5,5/8,1-5,7-6,6 l/100. CO₂ : 144/176 g/km.

Prix : 4 versions essence de 29 900 € (1.8 TFSi Ambiente) à 47 900 € (V6 3.2 FSi 265 ch quattro Ambition Luxe). 6 versions diesel de 31 800 € (2.0 TDi 143 ch Ambiente) à 48 400 € (3.0 TDi 240 ch quattro Ambition Luxe).

Les concurrentes

BMW Série 3 : la "bêhème" emblématique déjà bien représentative du caractère de la marque (2.0i 143 ch 318i Première à partir de 28 100 €).

Ford Mondeo : luxe, technicité et beauté pour cette version toute récente qui rajeunit l'image de la marque (1.6 Ti-VCT 110 ch Trend 5 p. à partir de 20 450 €).

Mercedes Classe C : la dernière génération se montre également bien plus sportive (1.8 i avec compresseur 156 ch 180 K Classic à partir de 29 900 €).

Peugeot 407 : la belle berline bourgeoise française taillée pour les longues étapes (1.8i 125 ch Confort à partir de 22 000 €).

Une A4 aussi jouée que posée

■ *Savante réinterprétation d'un même thème, la dernière version de l'A4 ne surprend guère mais ne déçoit pas.*



La nouvelle version de l'A4 ajoute une bonne dose de sportivité sur la gamme qu'elle remplace.

Officiellement lancée ce 10 janvier, la nouvelle berline compacte A4 s'inscrit résolument dans la veine esthétique du récent coupé A5, apparu au printemps dernier en avant-garde. Même élan sportif et même principe visuel sous des volumes somme toute assez voisins, avec une arrête latérale supérieure très marquée, des feux arrière étirés et une face avant donnant la vedette à la fameuse calandre "single frame". Cependant, les traits essentiels du dessin général, comme les proportions, ne se ressemblent guère dans le détail. La nouvelle A4 tranche aussi nettement avec le modèle qu'elle remplace, mais sans pour autant le démoder vraiment. D'emblée, Audi a donc déjà gagné haut la main l'essentiel : la bataille du style ! Allongée de près de 12 cm et

élargie de plus de 5 cm par rapport par rapport à l'A4 précédente, la nouvelle a également été étirée sur l'empattement. Moyennant quoi l'espace aux jambes des passagers arrière a gagné 3,6 cm, favorisant un confort postural qu'accroît la forme enveloppante de chaque siège. L'aménagement intérieur privilégie la note sportive, dans le contexte d'une planche de bord très inspirée par celle de l'A5. Et dans une qualité d'exécution qui confirme une fois de plus le savoir-faire de la marque en la matière. La dotation d'équipement se répartit enfin sur deux finitions, Ambiente et Ambition Luxe, qui confine à la grande classe dès qu'on escalade le tarif des multiples options.

Mais l'A4 se signale surtout par une technicité dernier cri, avec une coque en acier allégée de

10 % sur celle de sa devancière, et des trains de roulement à voies larges partiellement constitués en aluminium pour diminuer le poids non suspendu. Et quelques dispositions inédites aussi, comme l'Audi Drive Select qui permet le paramétrage personnalisé de la direction, de la boîte et de l'amortissement.

Une berline qui se mue en bolide sportif

Au volant en menant rondement l'A4 V6 2.7 TDi 190 ch, on est immédiatement conquis par l'effet fourni par l'Audi Drive Select, avec direction, suspension, rapports de boîte et loi d'accélération engagés sur le mode "sport". La berline cossue qu'est la nouvelle A4 se mue alors en bolide sportif fait pour avaler les virages les doigts dans

le nez, offrant au bout du compte un délectable plaisir de conduite.

Mais stupéfiante, l'A4 l'est encore en roulage quotidien où, sitôt la touche "normal" ou "confort" enfoncée, l'auto quitte sa livrée de course pour le costume de ville. La différence saute aussitôt aux yeux.

Bien sûr, avec le 4 cylindres 2.0 TDi 143 ch, l'A4 rentre dans le rang. Fini, le feutré du V6 et l'agrément de l'Audi Drive Select. Les inégalités du sol se répercutent plus facilement dans le corps, la direction perd de sa magie en redevenant seulement "normale", alors que le moteur, moins brillant, s'entend également davantage. Toutefois, cette version, appelée à constituer la – grosse – majorité des ventes, se montre encore audessus du lot par une aisance comportementale élevée qui combine harmonieusement brio, confort et représentativité.

■ Philippe Hervieu