

Audi S4



Retour à la raison

Après avoir fait un détour par la case V8, l'A4 sportive revient à un V6 suralimenté. Un juste retour des choses...

Prix : +/- 52.000 € TVAC
Puissance : 333ch
Vitesse maxi : 250 km/h
Conso. mixte : 9,7l/100km.
CO2 : 225gr/km

donc adieu au gourmand V8 pour adopter un tout nouveau V6 doté d'un compresseur mécanique. Un 3 litres à injection directe développant 333 chevaux, soit 17 de moins que l'ancienne. Mais grâce à un poids revu à la baisse, ses accélérations sont meilleures

A l'heure des économies d'énergie, il devient de plus en plus difficile de justifier des consommations normalisées dépassant les 13 litres aux cent de moyenne. La nouvelle Audi S4 dit

(0 à 100 km/h en 5,1 secondes) et, surtout, la consommation baisse de 27%, passant sous la barre symbolique des 10l/100km. C'est beaucoup dans l'absolu mais très peu pour une familiale aussi performante, d'autant que les reprises - grâce au compresseur rendant le moteur très linéaire - sont fulgurantes. Avec la boîte manuelle, il ne faut par exemple que 4,4 secondes pour passer de 80 à 120 km/h en 4^e.

Mais il existe bien mieux que la transmission classique : pour la première fois (comme sur la nouvelle A6), une voiture très puissante peut en effet bénéficier de la boîte séquentielle DSG à double embrayage, baptisée S tronic par Audi. Le summum de la production mondiale, cette solution offrant à la fois la facilité et la douceur d'une automatique et l'efficacité d'une boîte de course. Ses 7 rapports, qui peuvent être commandés via des palettes situées derrière le volant, s'enchaînent merveilleusement dans toutes les circonstances.

Après l'avoir essayée, on ne veut plus rien utiliser d'autre ! On aurait juste aimé pouvoir sélectionner un mode sport permettant de rétrograder à la limite de la zone rouge et empêchant le rapport supérieur de passer tout seul en accélération maximale.

Comportement actif

Bien entendu, pour faire passer toute sa puissance au sol, la S4 fait appel à quatre roues motrices. Mais cette fois, les ingénieurs Audi ne se sont pas contentés de monter une «simple» transmission Quattro : ils y ont ajouté un différentiel arrière actif. Comprenez que pour éviter le sous-virage en sortie de courbe, le train arrière reporte le couple sur la roue extérieure, ce qui aide la voiture à tourner. Dans la pratique, cela aide en effet à sortir plus vite des virages... mais pas à y entrer, le train avant manquant un peu de mordant à l'inscription. Tant qu'à faire, on