

Essai - Audi A3 Sportback 2.0 TFSI : Technik über alles

L'Audi A3, c'est (déjà) 20 ans d'histoire. Lancée en 1996 au Salon de Francfort, la compacte a parcouru depuis lors un beau chemin, en établissant des standards de qualité fondant le segment dit des « premium hatchback » et, surtout, avec 4 millions d'unités vendues, elle est devenue une pièce centrale de l'assortiment du constructeur allemand.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'984 cm³
- 190 ch de 4'200 à 6'000 t/min
- 320 Nm de 1'500 à 4'180 t/min
- Boîte de vitesses S-Tronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 244 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.8 sec.
- Poids : 1'390 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'313 x 1'785 x 1'426
- Conso. mesurée : 9.8 l/100 km
- Emissions CO₂ : 132 g/km (D)
- dès CHF 39'400.-, mod. essayé: CHF 63'850.-

Cette troisième génération d'A3 est aujourd'hui bien plus que le modèle 3 portes originel. Déclinée en quatre types de carrosserie - 3 portes, 5 portes, cabriolet et berline -, la représentante du segment C d'Audi offre désormais pas moins de 54 variations.

Parmi elles, nous avons eu le plaisir d'essayer la déclinaison Sportback, à cinq ouvertures, dans sa version siglée Sport. En route en terres de technologies.



A l'extérieur

Le design de cette Audi ne révolutionne en rien le dessin qui a fait le succès de la maison. On peut noter cependant que les traits se tirent, que les arêtes deviennent bien plus saillantes. La face avant est toujours construite autour de la large grille de radiateur, à la forme très distinctive, qui met magnifiquement en avant les quatre anneaux de la marque. Les feux diurnes donnent du caractère au regard, renforcé par les yeux affûtés qu'offrent les feux de croisement LED. L'ensemble est soutenu par un bouclier finement ciselé intégrant des entrées d'air à motif nids d'abeilles qui ajoutent une note de sportivité agréable.

L'esthétique de l'arrière suit la même logique. Si la forme générale des phares est dans la droite lignée de ce que fait Audi depuis plus de dix ans, force est de constater que la mise en relief des feux stop, en forme de G, est des plus réussies. Le spoiler d'hayon encadre gracieusement la lunette arrière et complète de

manière splendide la ligne de pavillon. La double sortie d'échappement, sans être incroyable, fait son petit effet. On peut relever enfin que les belles jantes 19 pouces de notre modèle d'essai sont en parfaite harmonie avec l'allure générale de la compacte.



A l'intérieur

Qui dit Audi dit VAG. Une poignée de secondes suffit pour reconnaître les éléments intérieurs distinctifs du groupe allemand. D'abord dans le style général, tout en sobriété, peut toutefois apparaître comme un peu sombre. Ensuite il y a l'accent mis sur le confort des occupants, tout spécialement à l'avant.

L'habitabilité aux sièges conducteur et passager y est exemplaire. Les commandes tombent en permanence sous la main, à l'image du volant multifonctions trois-branches ou encore de la molette de commande centrale, à reconnaissance d'écriture au doigt, tous deux brillants d'ergonomie.

Le système d'infodivertissement n'est plus à présenter. L'interface est limpide et rapide. Le must pour le conducteur reste le « virtual cockpit » : le large écran qu'est le tableau de bord transmet une foule d'informations avec un rendu de haute qualité, ce qui s'avère très pratique dans une utilisation de navigation, par exemple. Il est possible, via la pression d'un simple bouton, de réduire la taille des compteurs, pour laisser apparaître la carte dont le zoom est ajustable par le biais d'une molette au volant. Après y avoir goûté, difficile de s'en passer.

Compacte oblige, la place à l'arrière et dans le coffre n'est pas légion. Avec mon mètre septante-neuf et ma corpulence de taureau de rodéo, je me sens quelque peu à l'étroit sur la banquette dont l'assise est dans la moyenne au niveau du confort. Avec 360 litres de capacité, le coffre reste dans la norme de la gamme.



Sous le capot

L'offre de groupes propulseur sur ce modèle est variée : ce sont trois moteurs essence (1.0, 1.4 et 2.0 TFSI), deux diesel (1.6 ou 2.0 TDI), mais aussi une déclinaison g-tron 1.4 TFSI (injection d'essence et de gaz) ainsi qu'une alternative e-tron (hybride avec 1.4 TFSI S-tronic) qui sont disponibles à la configuration. L'ensemble des moteurs peut être connecté, au choix, à une boîte manuelle 6 vitesses ou l'automatique S-Tronic 7 rapports. Seule l'A3 e-tron n'accepte que la boîte automatique. La vaste majorité des déclinaisons sont à transmission avant, le système Quattro étant réservé aux moutures pourvues d'un cœur de deux litres, essence ou diesel.

C'est le plus gros des poumons que nous avons pu tester, le désormais iconique quatre-cylindre 2.0 litres TFSI. Le moteur développe un honorable 190 ch, mais surtout 320 Nm de couple disponibles dès 1'500 t/min. Il est associé ici à une boîte automatique S-Tronic 7 rapports. La transmission, sur la configuration testée, s'effectue exclusivement à l'avant.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la belle compacte ne manque pas de jus ! Elle est nerveuse et répond aux sollicitations de l'accélérateur sans rechigner.

Cependant, ce débordement de vitalité a ses inconvénients. Etant conduite en plein mois de janvier, notre A3 est chaussée, très logiquement, de pneus hiver, des Continental TS 850 P. Au moindre démarrage un peu trop franc ou lors d'une relance appuyée, les gomme décrochent et dérapent sans le moindre avertissement. Il faut donc, par temps froid, savoir se montrer tendre avec la demoiselle.



Au volant

Les amateurs de course automobile comme les téléspectateurs n'ont pas pu échapper au fameux slogan de la firme d'Ingolstadt : « Vorsprung durch Technik », l'avance par la technologie. Cette A3 en est la parfaite illustration. La technologie est omniprésente et ce qui frappe en premier, c'est l'armada d'assistances au conducteur : le signal de présence dans l'angle mort, le correcteur de trajectoire, l'aide au freinage, la détection de trafic latéral en marche arrière, le virtual cockpit, etc...

Plus exclusif encore, « l'Audi magnetic ride » équipe cette A3 Sportback, système par ailleurs disponible, pour le moment, sur les TT et R8. Il rend les suspensions adaptatives en fonction de l'état de la route et de la conduite adoptée. Pour avoir alterné entre mode « Normal », « Confort » et « Sport », je peux affirmer que le changement de comportement est flagrant, plus encore quand on opte pour une conduite au rythme plus soutenu. L'amortissement sait se faire souple en « Confort » et devient plus dur une fois le mode « Sport » activé. Dans cette dernière configuration, l'A3 se transforme en un semblant de kart et l'on peut

aborder les virages avec plus de vélocité qu'à l'accoutumée... mais dans les limites du raisonnable. L'arrière a tendance à décrocher rapidement tandis que les virages se referment, sans pour autant que l'on soit arrivé à tombeau ouvert en amorce de courbe. Comme précisé auparavant, hiver et pneus de saison sont de mise, et quand bien même la chaussée est sèche, accordons le doute à l'A3 à la vue de ces paramètres.

Pour ce test, je décide de délocaliser la mise à l'épreuve en milieu urbain. Loin les embouteillages de la Cité de Calvin, ses feux tricolores interminables et asynchrones, j'opte pour un niveau plus corsé : Paris ! A moi la Ville Lumières et ses grands boulevards congestionnés, le Marais et ses ruelles escarpées, les taxis et les piétons aux comportements énervés ! Et l'exercice s'avère pour le moins... simple ! Avec pareil outil entre les mains, la question n'est plus de savoir « qu'est-ce qui m'entoure ? » mais « comment vais-je sortir de cette situation ? ». C'est alors que les 190 chevaux et la direction précise de l'A3 deviennent vos meilleurs alliés. On se faufile ainsi dans le trafic avec agilité et réagit avec sérénité aux changements inopinés de direction des locaux. Circuler dans les rues tortueuses entre l'Hôtel de Ville et la Place de la République n'a jamais été aussi facile. Pareille sensation d'aisance se confirme quand vient l'épineux moment d'évoluer sur le boulevard périphérique ou de s'extirper du dédale d'autoroutes que constitue la sortie sud de Paris. Mon excursion parisienne me permet de mesurer le réel dynamisme du groupe propulseur et les grandes qualités du comportement routier de cette Sportback. On se sent toujours en contrôle et en confort. Les tumultes de la capitale française passés, je m'adonne à une longue session autoroutière. Cette fois encore, la technologie prend le dessus, transformant davantage le voyage en une période de contrôle de présence au volant qu'en un périple exténuant.

Dernier passage obligé : la route et, plus spécifiquement, les routes de montagnes. Là encore, un mot revient : facile. On peut aborder une ascension avec la souplesse d'une gymnaste russe ou la vigueur d'un lutteur polonais. Seule ombre majeure au tableau : encore et toujours les gomme, qui semblent ici avoir déprécié les capacités dynamiques de l'Audi.



Verdict

En conclusion, que retenir de cette voiture ? C'est une belle automobile, à l'esthétique sobre et efficace, à la conduite aisée. C'est un concentré d'assistances à la conduite, de systèmes de contrôle, de bardas de capteurs, de modes, de radars, et j'en passe. La technologie a néanmoins un grand défaut : la froideur. Car, oui, au volant de ce véhicule, je me souviens que les plus ou moins petits défauts de certaines automobiles font aussi leur charme.

La philosophe du « tout-en-contrôle » a ses grands avantages et ses nombreux adeptes, mais il demeure qu'en bout de ligne, l'A3 Sportback n'octroie pas une

franche joie de vivre lorsqu'on est à son volant. Et ce sentiment est renforcé par la politique du « caractère médian » que dégage cette voiture : le confort est réel mais pas exceptionnel ; la sportivité présente mais pas débordante ; le design extérieur comme intérieur est propre mais pas flamboyant.

L'A3 Sportback 2.0 TFSI reste une valeur sûre et une machine de grande qualité, bien que dispendieuse. Si le prix d'appel est attractif, Audi capitalise ici aussi – et surtout – sur ce qui fait le succès des constructeurs allemands : une liste d'options à rallonge où les constructions de packs sont parfois alambiquées. Elle saura cependant séduire les amateurs de la marque aux anneaux comme les conducteurs à la recherche d'une compacte orientée sécurité et sobriété.



Prix et options - Audi A3 Sportback Sport 2.0 TFSI S-Tronic

Prix de base : CHF 42'100.-

Kit S Line extérieur : CHF 1'650.-

Kit sport S line : CHF 2'470.-

Couleur de carrosserie Gris Nano métal : CHF 900.-

Roues Aluminium design 5 branches en V : CHF 1'560.-

Direction progressive : CHF 370.-

Barres de toit anodisé : CHF 350.-

Audi magnetic ride (suspensions adaptatives) : CHF 1'280.-

B & O Sound System : CHF 690.-

Sièges avant à réglage électrique : CHF 910.-

Dossier de siège rabattable : CHF 330.-

Airbags latéraux arrière : CHF 460.-

Volant multifonction plat : CHF 150.-

Décoratives en aluminium brossé mat : CHF 260.-

Support téléphone portable/clé : CHF 40.-

Dispositif antivol pour roues : CHF 40.-

Caméra de recul : CHF 540.-

Audi virtual cockpit : CHF 410.-

Paquet technique : CHF 2'160.-

(Phares à DEL, rétroviseur intérieur à tamisage automatique, détecteur de pluie et de luminosité, aide au stationnement plus, régulateur de vitesse avec limiteur de vitesse, climatisation automatique confort bizonne)

Paquet "Infotainment" : CHF 3'370.-

(Navigation MMI plus, Audi phone box, volant cuir sport multifonctions, système d'information du conducteur en couleurs, Audi sound system, Audi smartphone interface)

Paquets additionnels d'assistances : CHF 1'390.-

(Paquet Audi Side (assistant de trafic transversal à l'arrière) et paquet supplémentaire d'assistances)

Paquet d'éclairage intérieur : CHF 220.-

Sièges avant chauffants : CHF 450.-

Accoudoir central avant : CHF 200.-

Pack brillance : CHF 250.-

Cuir nappa fin : CHF 1'760.-

Assistance de stationnement : CHF 150.-

Soutiens lombaires massage : CHF 470.-

Garantie +2 ans / 100'000 km : CHF 600.-

Bonus Premium : CHF -1'680.-

Prix TOTAL : CHF 63'850.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cet Audi A3 Sportback Sport 2.0 TFSI S-Tronic, ainsi qu'au Centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Audi Q7 e-tron Quattro : Espace XL pour conso verte

Essai - Audi A4 Avant V6 3.0 TDI Quattro : Bien sous tous rapports

Essai - Audi A4 2.0 TDI : Rigueur et efficacité toute germanique

Essai - Audi TT Coupé : Une version mini de la R8 ?

Essai - Audi A6 Avant 3.0 TDI : 4 anneaux pour une A6

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 RS 3 Sportback

Présentation - Audi Q8 concept

Nouveauté - Audi A5 et S5 Cabriolet

Nouveauté - Audi RS3 berline

Nouveauté - Audi Q5 MY2017

Nouveauté - Audi A5 et S5

Nouveauté - Audi TT RS Coupé et Roadster

Nouveauté - Audi R8 Spyder V10

Nouveauté - Audi SQ7 TDI

Nouveauté - Audi RS 6 Avant performance et RS 7 Sportback performance

Nouveauté - Audi S4 et S4 Avant

Présentation - Audi e-tron quattro concept

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



