Essai – Audi A3 berline 1.8 TFSI : le retour du tricorps ?

Alors que le catalogue actuel de la marque d'Ingolstadt regorge déjà de 12 modèles, et que les berlines n'ont pas vraiment le vent en poupe, voilà qui semble être une drôle d'idée que « berliniser » l'A3. Essai d'une voiture surprise que l'on n'attendait pas.

- 4 cylindres, 1'798 cm^3
- 180 CV de 5'100 à 6'200 t/min
- 250 Nm de 1'250 à 5'000 t/min
- Boîte robot. double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 235 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1'295 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'469 x 1'796 x 1'392
- Conso. mesurée : 7.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 129 g/km (D)
- dès CHF 40'600.-, mod. essayé: CHF 59'960.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

Cela fait déjà longtemps que les Audi ont l'habitude de se ressembler. De ce fait, au premier coup d'œil, on pourrait presque confondre l'A3 berline avec sa grande sœur, l'A4. Mais dès que l'on s'en approche, le doute s'estompe. En effet, le porte-à-faux arrière raccourci de l'A3 berline (-7cm) n'autorise aucune confusion : il s'agit bien d'une nouvelle A3 de type tricorps !

Sa longueur totale est de 4.47m ; c'est 16 cm de plus que l'A3 Sportback dont l'empattement est identique, mais 23 cm de moins que l'A4. Elle reste donc plus proche de l'A3 que de l'A4.
Jusqu'à la fin des années 90, qu'elles furent compactes ou grandes routières, les berlines étaient monnaie courante sur nos routes. Après la mode des breaks compacts, des SUV et des crossovers, se dirige-t-on vers une sorte de retour aux sources ? Seul l'avenir nous le dira.

A l'extérieur

Ouah m'exclamais-je quand je la vis : une Audi rouge ! C'est assez rare pour qu'elle ne passe pas inaperçue sur le parking de la concession. Bien que je fuie les voitures noires comme la peste, je ne l'aurais certainement pas choisie dans une teinte aussi vive, mais avouons qu'équipée du kit S-Line (CHF 2'030.-), comprenant entre autres les bas de caisse et les jantes alu de 18'', ce coloris lui donne un aspect résolument sportif ! La garde au sol est bien calculée. Si la face avant est identique au modèle 3/5 portes, il n'en est pas de même de l'arrière, totalement nouveau et affichant des proportions parfaites esthétiquement parlant.

Il en résulte une voiture belle à regarder sous tous les angles. La ligne de toit descend beaucoup plus rapidement que sur la Sportback, débouchant sur un pare-brise très incliné puis sur un couvercle de malle court, également incliné, me rappelant les Mercedes CLA et Classe C. Les feux arrière ont été à la fois amincis et rallongés, donnant l'impression qu'ils entourent la plaque minéralogique. Quant aux projecteurs avant 100% LED (CHF 2'350.-), ils confèrent à l'auto un regard ultra moderne.

A l'intérieur

L’habitacle de l’A3 est sans faille, et je dois avouer que j’ai été sous le charme de cette planche de bord très épurée qui se concentre sur l’essentiel : 2 généreuses bouches d’aération et plus bas, les commandes de climatisation. Et c’est tout ! Et c’est parfait comme ça !

Comme d’habitude avec la marque au 4 anneaux, la finition est impeccable et tous les matériaux utilisés sont d’excellente facture. Tout est agréable au touché, du moindre bouton aux différents revêtements constituant les contre-portes. N’oublions cependant pas que ce ressenti de proche perfection est aussi le résultat de nombreuses options équipant cet exemplaire, avec notamment des excellents sièges en cuir/alcantara (CHF 1’250.-) et un volant multifonction à méplat (CHF 540.-), qui tient bien en main et dont les commandes tombent sous les doigts.

Autre artifice du plus bel effet : l’écran LCD tactile HD, escamotable électriquement, servant aux commandes multimédia et réglages du véhicule. Celui-ci se commande également via le pad multifonctions situé vers le sélecteur de vitesses. Couplé ici au système MMI Navigation Plus, il vous coûtera la coquette somme de CHF 3’780.-. En plus des fonctions classiques, ce système permet de profiter de tous les services de mobilité Audi Connect (Audi Music Stream, Mail, Facebook, Wifi et accès internet via téléphone connecté en Bluetooth, navigation via images Google Earth et Google Street View, météo, etc.).

L’insonorisation est excellente et m’aura permis de profiter pleinement du système audio Bang & Olufsen (CHF 1’100.-), offrant pas moins de 14 haut-parleurs dont 1 central sur le tableau de bord ainsi qu’un caisson de basses sur la plage arrière, utilisant l’entier du coffre comme caisse de résonnance ! Une belle réussite sur le plan audio.

Au niveau habitabilité, la version ici présentée, munie du toit ouvrant (appelé à tort panoramique pour CHF 1’320.-), ne conviendra pas à tous les gabarits ; ainsi mes 195cm auront été malmenés pendant 2 semaines… Ce sont les difficultés du métier ! Ce n’est guère mieux à l’arrière, où la tête vient rapidement toucher le toit vu que celui-ci descend nettement plus rapidement que sur la Sportback. C’est là toute la problématique pratique de l’architecture tricorps, avec en prime un coffre, certes profond (425 litres), mais doté d’une hauteur de chargement à faire pâlir tout converti au Sportback, crossover ou SUV…

Sous le capot

Comme à son habitude, Audi nous donne le choix en ce qui concerne les différentes motorisations. Ainsi, outre la furieuse S3 et ses 300 CV – capable d'avaler le 0-100 en 4.9 sec – trois 4 cylindres diesel (de 105 à 184 CV) et trois 4 cylindres essence (de 125 à 180 CV) sont proposés.

En revanche, si l'on souhaite bénéficier de la traction intégrale Quattro (+ CHF 2'600.-), seul le 1.8 TFSI essence de 180 CV est pour l'instant disponible. C'est justement celui-ci qui équipait notre exemplaire d'essai, mais en traction. Fait intéressant, et qui se répercutera tant sur les accélérations que sur la consommation, la transmission Quattro impose un surpoids non négligeable de 100 kg. Autant dire que c'est comme si vous aviez votre oncle imaginaire et très gourmand en permanence à côté de vous…

Même si la consommation mixte annoncée par Audi m'a paru comme d'habitude très optimiste (5.6 l./100km), j'ai relevé pour ma part une moyenne honnête de 7.7 l./100km, sur un parcours mixte au cours duquel je ne me suis pas privé de quelques franches accélérations, le tout en mode Normal. Le mode Efficiency, passant la boîte en overdrive dès le relâchement des gaz, permet d'économiser 0.3 à 0.4 l./100km sur l'autoroute, puisque la relance se fait logiquement plus tardivement. Le système Start-Stop, présent de série sur toutes les finitions, s'est montré quant à lui très lunatique, refusant régulièrement d'arrêter le moteur sans raison, même celui-ci une fois chaud.

Au volant

Après quelques kilomètres dans le trafic, le premier constat est le suivant : le moteur brille autant par son silence que par sa souplesse. La conduite est très agréable en ville, la direction est facile et les passages de rapports ne font jamais d'à-coups mais sont néanmoins un peu lents en conduite coulée.

Il me vient rapidement l'envie de tester les différents modes de conduite (Efficiency, Dynamic, Auto et Individual). Par expérience, le mode Auto est à éviter, pouvant changer la sensibilité de la direction et des gaz en moment

inopportun. Le mode Individual permet de se paramétrer son propre mode sur les 3 critères disponibles ici : sensibilité des gaz, sensibilité de la direction, et économie de carburant. On peut donc configurer l'auto pour avoir la pédale des gaz sensible et la direction dure, tout en préservant l'aspect économie de carburant, qui signifie que la boîte se met en overdrive au relâché des gaz.

Je vois déjà ceux qui vont me dire : et les suspensions ? Eh non, hélas, elles sont « fixes » ! Ceci dit, il s'agit d'un bon compromis entre confort et sportivité. Surgit la question : vaut-il mieux une auto bien réglable ou bien réglée ? Car oui, c'est vrai, même en conduite active, les suspensions ne rendent pas les armes et fournissent de bonnes prestations avec un roulis limité. Mais personnellement, s'agissant de véhicule polyvalent comme cette A3, je pense qu'un amortissement réglable serait un grand plus.

Indépendamment des modes de conduite, la boîte de vitesses à double-embrayage est dotée de 2 modes automatiques : S et D. En mode D, comprenez drive, la boîte passe les rapports à bas régime, privilégiant l'économie de carburant. Alors qu'en mode S (sport), les rapports se commutent environ 1'000 t/min plus haut à charge équivalente sur le pied droit. Peu importe, je préfère reprendre la main via les palettes au volant et décide de conserver le mode Dynamic pour aborder la route sinueuse qui se présente à moi. A noter que quel que soit le mode de conduite, la boîte devient beaucoup plus rapide dès qu'on a le pied droit « au fond », donc en pleine charge.

Je hausse le rythme ; les 180 chevaux sont fougueux et le moteur prend facilement ses tours jusqu'à la zone rouge, à tel point que j'ai la vive impression que j'en ai plus sous le pied. Ce pour deux raisons : un poids contenu et surtout, une boîte dont l'étagement se veut raccourci grâce à la présence d'un 7ème rapport. Pour donner une idée, en 2ème, le rupteur vous sautera à la figure à 75km/h déjà, ce qui est court et propice au plaisir de conduire.

L'habituel lag du turbo n'est présent qu'à bas régimes et n'est pas gênant en conduite sportive, au contraire du sous-virage, qui est vite marqué lorsqu'on attaque en sortie de courbe. Un différentiel auto-bloquant est pourtant présent de série, mais son action est électronique et nettement moins efficace qu'un auto-bloquant mécanique. Ceci dit, l'empattement et le poids contenus de l'A3 en font une voiture agile et plaisante à mener sur les routes sinueuses.

La direction, dotée d'une bonne consistance en mode Dynamic, est peu communicative et demeure trop floue autour point milieu. Mais globalement, s'agissant d'un véhicule polyvalent, Audi remplit pleinement le contrat en proposant une auto facile et agréable à conduire, silencieuse et confortable, tout en étant capable de hausser généreusement le rythme le temps d'une virée à la montagne.

Verdict

Au terme de ces 2 semaines d'essai, la question persiste : cette A3 berline a-t-elle bien sa place au catalogue ? Mesurant 16 cm de plus que la Sportback tout en se montrant moins généreuse en habitabilité arrière et en hauteur de coffre, la question reste pertinente. Mais de nos jours, même si l'aspect pratique a son importance, l'esthétique compte aussi beaucoup et c'est là que sont les atouts de cette berline compacte. Alors que la Sportback fait souvent figure de mini-break à tout faire, la berline se veut plus distinguée et élitiste, et renoue avec l'esprit tricorps de la voiture populaire d'antan. La marque aux 4 anneaux va-t-elle réussir à créer un effet de mode des berlines compactes ou restera-t-elle destinée à un marché de niche ? Actuellement, l'A3 berline est bien la seule voiture à 4 portes mesurant moins de 4.50 m, la grande majorité de ses rivales mesurant au moins 15 cm de plus qu'elle.

Pour finir, j'aimerais saluer l'excellent rapport consommation/agrément fourni par les 180 CV du 1.8 TFSI, qui accouplé à la boîte S-Tronic à 7 rapports, se veut à mon sens le parfait compromis. Cette Audi est venue me chercher là où je ne m'y attendais pas : un moteur économique et volontaire à tous les régimes accouplé à une boîte à l'étagement parfait sur tous les rapports ! J'en ai enfin fini… Ah non, pas tout-à-fait, il me reste la liste des options, mon Dieu qu'elle est longue !!!

Prix et options – Audi A3 berline 1.8 TFSI "Ambition"

Prix de base : CHF 43'500.-

Rouge misano nacré : CHF 910.-

Volant multifonction plat : CHF 540.-

Sièges avant chauffants : CHF 460.-

Baguettes latérales en alu : CHF 250.-

Ciel en tissu noir : CHF 330.-

Soutiens lombaires avant électriques : CHF 340.-

Cuir / Alcantara : CHF 1’250.-

MMI Navigation plus : CHF 3’780.-

Rétroviseur anti éblouissant : CHF 340.-

Réception radio digitale (dab) : CHF 420.-

Advanced key : CHF 550.-

Contrôle de pression des pneus : CHF 120.-

Kit S Line extérieur : CHF 2’030.-

Toit panoramique en verre : CHF 1’320.-

Accoudoir central avant : CHF 200.-

Système de parquage av et ar : CHF 1’090.-

B & O Sound System : CHF 1’100.-

Dispositif antivol pour roues : CHF 40.-

Kit de rangement : CHF 250.-

Audi pre sense basic : CHF 280.-

Paquet d’éclairage intérieur : CHF 300.-

Adaptative cruise control : CHF 780.-

Audi connect CHF 700.-

Phares de bifurcation tout-temps : CHF 0.-

Phares avant LED : CHF 2’350.-

Bonus EURO : CHF -3’910.-

Prix TOTAL : CHF 59’960.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Audi A3 berline 1.8 TFSI “Ambition”.

A lire aussi

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…

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

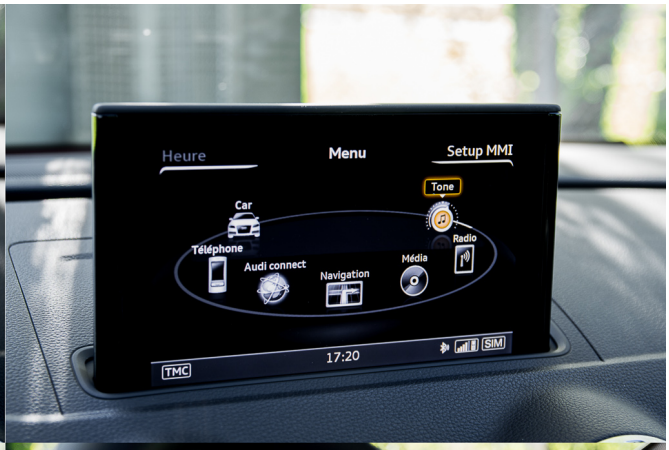
AG·356011
A3
TFSI
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

Parcours
Circulation
Echichens
Préverenges
Route de Cossonay
Le Pavé
Route de Préverenges
Bremblens
Echandens
Route Cantonale
750 m
390 m
Bussigny-près-Lau
Réglages
Guidage
17:19
TMC
SIM


Heure
Menu
Setup MMI
Tone
Car
Radio
Téléphone
Audi connect
Navigation
Média
17:20
TMC
SIM

Audi drive select
Doc. de bord
efficiency
comfort
auto
dynamic
individual
Systèmes Car
Set individual
17:21
TMC
SIM

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

TFSI
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG·356 011
W.A.Y.

AG·356 011
W.A.Y.

A3
W.A.Y.

W.A.Y.

NAV
RADIO
TEL
MEDIA
MENU
BACK

BANG & OLUFSEN

22.5°C
PUSH OFF
22.5°C
AUTO
FRONT
REAR
A/C
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG·356 011
W.A.Y.

TFSI
W.A.Y.

AG·356011
W.A.Y.

W.A.Y.

AG 356011
W.A.Y.

AG·356011
A3
W.A.Y.

AG·356011
A3
TFSI
W.A.Y.