Essai – Audi A3 Sportback 35 TFSI : Quatrième vague

Depuis 1996, l'A3 s'est faite une place au sein de la marque et des clients à la recherche d'une compacte premium. Proposée d'abord en 3 ou 5 portes uniquement, Audi a depuis décliné son modèle pour plaire au plus grand nombre, avec notamment une limousine et la Sportback dès la seconde génération.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'498 cm^3
- 150 ch de 5'000 à 6'000 t/min
- 250 Nm de 1'500 à 3'500 t/min
- Boite de vitesse S tronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 224 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.7 sec.
- Poids : 1'360 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'343 x 1'816 x 1'449
- Conso. mesurée : 6.6 l/100km
- Emissions CO_2 : 133 g/km (A)
- dès CHF 40'200.-, mod.essayé: CHF 48'615.-

Texte et photos : Tony da Silva

Dans un monde en pleine pandémie et avec une industrie qui cherche un nouveau

souffle, cette nouvelle Audi A3 Sportback débarque avec beaucoup d'ambition. Petit tour du propriétaire sur quelques centaines de kilomètres.

A l'extérieur

Personnellement, j'ai toujours trouvé les évolutions stylistiques de la marque aux anneaux discrètes, pour ne pas dire indécelables d'une génération à l'autre.

Toutefois, cette quatrième génération marque un changement important avec le précédent modèle : calandre beaucoup plus imposante avec une grille alvéolée, grandes entrées d'air angulaire, large spoiler sur le hayon arrière et des pots d'échappement qui ont disparu.

En gros, je trouve la recette plutôt réussie avec l'adoption d'un look très caractéristique et proposant un style agressif. Livrée avec une teinte nommée « Bleu Atoll metallic », la voiture chatoie sous les rayons du soleil de ce printemps.

A l'intérieur

Les premières choses qui me marquent quand je rentre dans le véhicule, ce sont les sièges avant « S line » qui ont un caractère résolument sportif en offrent un excellent maintien latéral.

Au niveau du design intérieur, là aussi la marque a opté pour un style anguleux et agressif. Derrière le volant, c'est un grand écran noir de 12.3 pouces, tout comme

l’écran sur la console centrale de 10.1 pouces. La voiture est munie de l’option « Clé confort » à CHF 560.- qui permet de démarrer via le bouton « Start Stop » et là, c’est comme un sapin de Noël. Tous les écrans s’allument et laissent apparaître le nouveau système d’infotainment modulaire (MIB 3) plus clair et dix fois plus puissant que la plateforme précédente. A noter que le système offre également une connexion à la 4G ainsi qu’une borne Wi-Fi.

L’espace à bord a gagné quelques centimètres en largeur et hauteur grâce à un léger abaissement des sièges avant. A l’arrière, la place pour les jambes est bonne et malgré le style Sportback, il reste suffisamment d’espace au-dessus de la tête pour quelqu’un qui mesure 185cm.

Enfin, le coffre propose un volume de chargement de 380 litres et 1’200 litres avec les sièges abaissés et j’ai personnellement testé le chargement de 8 sacs de 40 litres de terreau sans avoir besoin de baisser les sièges.

Sous le capot

Ce petit 4 cylindres paraît parfaitement adapté à cette monture : 1’498 cm^3, 150 ch entre 5’000 et 6’000 t/min ainsi que 250 Nm entre 1’500 et 3’500 t/min. La transmission repose sur une boîte S tronic à 7 rapports et avec deux roues motrices.

Audi propose également une déclinaison diesel avec des caractéristiques

similaires et, d'ici peu, une version essence avec 3 cylindres dotée de 110 ch. A l'avenir, d'autres motorisations plus puissantes seront aussi disponibles et, avant la fin de l'année, Audi présentera une version hybride.

La consommation est raisonnable avec une moyenne mixte à 6.6 l/100 km durant le test.

Au volant

Une fois la position de conduite réglée et le moteur démarré, il faut faire un constat qui n'est pas unique à Audi : le manche de vitesse a disparu. A la place, c'est un petit commutateur qui permet de sélectionner les modes R, N et D/S… le mode parking (P) ayant laissé sa place à un bouton. Fini donc de jouer avec le manche mais les palettes fixées derrière le volant sont là et elles permettent encore d'interagir manuellement avec la voiture même si, pour cette motorisation, ça reste anecdotique.

En milieu urbain, cette A3 se faufile partout grâce à son encombrement contenu, une bonne visibilité et à un rayon de braquage de 11.1 mètres. Sa motorisation couplée à cette boîte automatique se « pilote » sans souci, y compris avec le passage à 50 km/h des ralentisseurs de vitesse. Ceci dit, lors d'un démarrage en côte, je trouve que le turbo a un peu tendance à débarquer violement et, à moins d'un pied très doux, le système anti-patinage peut s'enclencher (pneus hivernaux) pour maîtriser la motricité.

Une fois sorti de la ville, les routes nationales offrent un meilleur terrain de jeu pour cette A3 et son châssis. Direction vers quelques routes sinueuses, histoire de jouer un peu et, bien que la transmission puisse passer en mode « Sport », les reprises ainsi que les accélérations restent modestes mais la boîte effectue un excellent travail. Le freinage est également adapté sans pour autant briller par les sensations qu'il transmet sur la pédale de frein. Et les performances alors ?

On ne va pas se mentir, le moteur se montre vaillant pour démarrer (0 à 100 km/h en 8.7s) ou pour s'insérer sur l'autoroute mais il n'a pas été conçu pour aller taquiner le chrono ou pour s'encanailler sur un tracé sinueux rapide malgré des sièges parfaitement adaptés à un usage plus sportif. Pourtant, le look général de l'auto laisse présager autre chose et il faudra certainement attendre une version un peu plus musclée pour apprécier toutes les qualités dynamiques de la voiture.

Dernières remarques, j'apprécie toute l'instrumentation, en particulier les écrans lumineux qui permettent de changer facilement le mode de visualisation. Toutefois, de nuit, tous les boutons liés à la climatisation sont situés sous une barre d'affichage et ne sont pas rétroéclairés. En termes d'ergonomie, c'est moyen, d'autant plus que ceux qui sont autour le sont, rétroéclairés… une habitude à prendre.

Verdict

Comme toutes les autres marques, Audi a pris le chemin de l'électrification mais

elle ne peut pas renouveler toute sa gamme du jour au lendemain. C’est donc petit à petit et en essayant d’adopter un style plus dynamique que la transition s’effectue.

Ma version d’essai est bien équipée mais je ne suis pas impressionné par la qualité de tous les matériaux ainsi que le niveau d’insonorisation à 120 km/h pour un véhicule facturé au total CHF 48’615.-. Autrement dit, je n’ai pas de reproche en particulier à faire mais, comme toujours, la marque aux anneaux profite de sa bonne réputation pour facturer chèrement son image et seul l’avenir dira si les acheteurs répondront positivement à cette quatrième génération.

En attendant une version plus musclée, je salue tout de même l’effort de la marque pour avoir pris quelques risques en offrant un design plus ambitieux aussi bien à l’extérieur qu’à l’intérieur. Dans une période où les véhicules thermiques sont appelés à disparaître à plus ou moins moyen terme, offrir un objet original et attrayant est la plus sûre façon de conquérir des clients hésitants.

<u>Prix et options – Audi A3 Sportback 35 TFSI advanced Attraction</u>

Prix de base : CHF 40’200.-

Peinture « Bleu Atoll metallic » : CHF 920.-

Châssis sport : CHF 290.-

Sièges avant chauffants : CHF 450.-

Pack brillance : CHF 270.-

Avertissement changement voie : CHF 690.-

Dossier de siège rabattable : CHF 270.-

Audi pre sense basic : CHF 270.-

Roues alu 5-bras Y : CHF 2’870.-

Paquet “Infotainment” (brut) : CHF 3’920.-

Assistant de tenue : CHF 110.-

Clé confort : CHF 560.-

Intérieur S line : CHF 1’860.-

Paquet “technique” (brutto) : CHF 4’040.-

Eclairage d’ambiance : CHF 320.-

Audi virtual cockpit plus : CHF 320.-

Paquet d’assistance : CHF 2’460.-

Bonus Premium : CHF -800.-

Bénéfice paquet technique : CHF -1’010.-

Avantage client série spéciale : CHF -8’160.-

Bénéfice paquet d’assistance : CHF -1’440.-

Prix TOTAL : CHF 48’615.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cette Audi A3 Sportback 35 TFSI, ainsi qu'au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Audi R8 Spyder V10 RWD : Elle a presque tout d'une supercar…

Essai – Audi RS 6 Avant : Une dévoreuse de bitume !

Essai – Audi Q3 Sportback 45 TFSI : Le petit SUV à vocation sportive

Essai – Audi R8 Coupé V10 Performance : Pilotage en eaux troubles

Essai – Audi Q7 50 TDI : Ein Qolossaler SUV

Essai – Audi TT-RS Roadster : Le cabriolet deux places parfait, mais est-ce suffisant ?

Essai – Audi SQ8 TDI : Chauffeur, à St-Moritz s'il vous plaît !

Essai – Audi e-tron 55 Quattro : A-t-elle de quoi rivaliser avec les références actuelles ?

Essai – Audi A8 55 TFSI : LA limousine de chez Audi

Essai – Audi RS 4 Avant : Fini d'être discrète, elle en a et elle le montre

Essai – Audi SQ5 3.0 TFSI : Légers changements pour garder les clients fidèles

Essai – Audi Q2 Sport 2.0 TDI Quattro : Le début d'une nouvelle ère ?

Essai – Audi A3 Sportback 2.0 TFSI : Technik über alles

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 e-tron GT quattro & RS e-tron GT

Nouveauté – Audi Q5 Sportback & SQ5 Sportback TDI

Nouveauté – Audi SQ2

Nouveauté – Audi S3

Nouveauté – Audi e-tron S et e-tron S Sportback

Nouveauté – Audi A3 Berline

Nouveauté – Audi RS 5

Nouveauté – Audi e-tron Sportback

Nouveauté – Audi A3 Sportback

Nouveauté – Audi RS Q8

Nouveauté – Audi R8 V10 RWD

Nouveauté – Audi S8

Présentation – Audi AI:TRAIL

Nouveauté – Audi RS 6 Avant

Nouveauté – Audi Q3 Sportback

Nouveauté – Audi Q7

Nouveauté – Audi A4

Nouveauté – Audi S5 TDI, S6 TDI et S7 TDI

Nouveauté – Audi SQ5 TDI

Nouveauté – Audi TT RS

Présentation – Audi e-tron GT concept

Nouveauté – Audi R8 MY2019

Nouveauté – Audi SQ2

Présentation – Audi e-tron

Présentation – Audi PB18 e-tron concept car

Nouveauté – Audi Q3

Nouveauté – Audi TT

Nouveauté – Audi A1 Sportback

Nouveauté – Audi Q8

Nouveauté – Audi A6 Avant

Présentation – Audi RS 5 Sportback

Nouveauté – Audi A6 Sedan

Nouveauté – Audi A8

Présentation – Audi e-tron Sportback concept

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

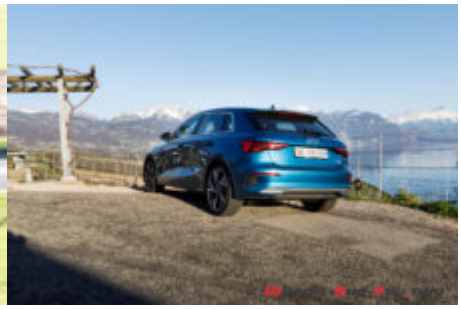
Présentation – Audi RS Q3 Concept

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