# Essai – Audi A3 Sportback e-tron : Quand électrique et thermique font des étincelles !

*Lorsque le groupe VAG nous propose l'essai de son premier véhicule « plug-in-hybrid » avec sa motorisation hybride rechargeable, qui plus est un modèle de sa gamme des compactes sportives, impossible de refuser. Surtout que ce modèle innovant se distingue par sa discrétion en se parant de la robe de la version Sportback de l'Audi A3, dénommé pour l'occasion A3 e-tron.*

- 4 cylindres TFSI / PHEV, essence, 1'395 $cm^3$
- 204 CV de 5'000 à 6'000 t/min
- 350 Nm de 1'600 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 222 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.4 sec.
- Poids : 1'615 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'312 x 1'785 x 1'424
- Conso. mesurée : 5.7 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 35 g/km (A)
- dès CHF 45'450.-, mod. essayé: CHF 59'810.-

---

Texte : Julien Monnay / Photos : Tony da Silva

Après avoir présenté un concept car Audi e-tron au look futuriste au salon de Shangaï 2011, c'est au salon de Genève 2013 que la marque aux anneaux révèle l'A3 e-tron concept, installant sa double motorisation sous la robe de l'Audi A3. Seize mois plus tard, Audi annonçe enfin le lancement de la production de son A3 Sportback e-tron.

Début 2015, les premiers modèles en liberté sur nos routes liment le bitume avec leur motorisation hybride rechargeable. Une nouvelle déclinaison est née, la « e-tron », actuellement disponible que sur la A3 mais qui semble être prévue sur les modèles haut de gamme, Q7 et A8. L'attente de près de 2 ans depuis sa présentation aura-t-elle permis à VAG de nous proposer un produit abouti ? La réponse ici et maintenant…

### *A l'extérieur*

Pour habiller son premier véhicule « plug-in-hybrid », Audi joue la carte de la discrétion, mêlant tradition stylistique et innovation technologique. La e-tron reprend en quasi totalité le design de la A3 Sportback, à quelques détails près.

La calandre e-tron Singleframe chromée et ses jantes exclusives à 15 branches en turbines, chromées également, sont les principales caractéristiques stylistiques avec le diffuseur décliné en noir mat et orné d'entretoises horizontales chromées. Des signatures « e-tron » sur les ailes avant, le hayon et la calandre viennent rehausser la particularité visuelle du modèle.

Audi a pris un malin plaisir à faire passer son e-tron pour une simple A3 Sportback en cachant la prise pour la recharge derrière le logo des anneaux situé au centre de la calandre Singleframe, dissimulant également la sortie d'échappement derrière le pare-choc arrière, obligeant les passants à s'agenouiller pour le voir.

Notre exemplaire d'essai bénéficie de la finition « Ambition » et des baguettes enjoliveuses chromées, ce qui lui confère une touche chic. Ajoutons à ceci une teinte pour le moins sportive, grâce à sa peinture rouge nacrée « Misano »

donnant une touche de dynamisme bienvenue et du plus bel effet. Cela égaye le style par ailleurs très commun de cette A3.

### *A l'intérieur*

Pour le design intérieur de son modèle également, Audi reste traditionnel : nous nous retrouvons bien à l'intérieur d'une Audi A3 Sportback avec finition Ambition. Les sièges mêlant cuir et alcantara sont toujours d'aussi bonne qualité et proposent une assise correcte et confortable.

La planche de bord est conforme à l'ensemble de cette troisième génération d'A3 et permet une excellente lisibilité des compteurs, avec une partie centrale du tableau de bord moderne et très épurée.

L'écran multimédia rétractable est situé sur sa partie supérieure, surplombant des bouches d'aération rondes avec en-dessous une lignée de bouton pour les réglages de la conduite. En-dessous, nous trouvons le large et fin écran de commande de la ventilation. Ce bloc de commandes fait un bond en avant en terme de modernité par rapport aux précédents modèles, que ce soit d'un point de vue esthétique ou par la facilité d'utilisation.

Un élément est véritablement spécifique à la version e-tron, et pas des moindres. Même si le bloc compteurs adopte toujours les deux gros compteurs entourant un écran couleur de faible taille, le compteur de droite conserve l'afficheur de la vitesse et sa jauge de carburant alors que le compteur de gauche, lui, n'affiche plus le compte-tours, mais un wattmètre. Ce wattmètre indique la puissance totale (en %) du système, le mode de transmission et la jauge affichant l'état de charge de la batterie. A noter qu'il est possible d'afficher un compte-tours moteur dans le petit écran couleur de l'ordinateur de bord en lieu et place des habituelles informations de consommation, afficheur numérique des km/h ou autonomie du moteur thermique et électrique.

Le volume de coffre de 280 litres est aussi modeste que celui les A3 à quatre roues motrices, le plancher de coffre étant rehaussé pour laisser de la place au réservoir d'essence situé en-dessous et d'une contenance de seulement 40 litres, la batterie ayant pris place derrière la banquette arrière.

***Sous le capot***

Deux cœurs battent en cette voiture et c'est leur combinaison qui rend l'Audi A3 Sportback e-tron si convaincante. Grâce à eux, elle peut rouler en mode électrique, conventionnel ou hybride.

Le moteur thermique est un 1.4 TFSI modifié de 150 CV qui apporte puissance et efficience, il est couplé à un moteur électrique de 75 kW en forme de disque est intégré à la boîte six vitesses S-tronic conçue spécialement pour ce modèle et transmet la traction sur les roues avant. Il fournit son couple maximal dès le démarrage. Les deux moteurs se complètent, l'électrique offrant son couple maximum du démarrage jusqu'à environ 2'000 tours, le TFSI atteignant sa plus haute force d'entraînement entre 1'750 et 4'000 t/min.

Déjà en mode électrique, il offre de puissantes accélérations sans que le TFSI n'ait à intervenir. Les deux moteurs fonctionnent ensemble (« booster ») sur seule volonté du conducteur. Quand le conducteur lâche la pédale d'accélérateur, ils se désactivent momentanément. Le couple frein moteur est ainsi éliminé et l'efficacité énergétique améliorée, permettant même de recharger la batterie. Cette batterie haute tension permet d'emmagasiner l'énergie qui est logée à l'abri des chocs, sous le plancher derrière la baquette arrière, pour prendre le moins de place possible.

Côté consommation, je suis très agréablement surpris. Son chiffre effectif lors de mon essai complet est arrêté à 5,7 l./100km sur des trajets en grande majorité urbains. Sachant que je l'ai parquée dans un immeuble locatif ne possédant pas de place de parking équipée d'une prise électrique, le système de recharge e-tron n'a pas vraiment été utilisé et son unité de commande n'a pu être branchée sur une prise secteur de manière hebdomadaire.

Mon seul moyen de recharge de la batterie était de rouler avec le moteur thermique en activant le mode de récupération d'énergie par le système de freinage. Ce procédé est efficace, car il suffit de rouler 30 minutes sur l'autoroute avec le système de récupération d'énergie activé pour recharger totalement la batterie, surtout quand l'autoroute est chargée en trafic, comme le sont nos « voies rapides » helvétiques…

Afin de tester le système de recharge, je me suis quand même rendu dans un garage pour brancher l'auto sur une prise domestique 220V et sur une prise triphasée, m'affichant un temps de recharge d'environ 2h00 pour la triphasée et supérieur à 4h00 pour la 220V. Attention, une simple rallonge électrique ne fonctionne pas, car la borne de recharge refuse alors de commencer la charge pour des questions de résistance. Donc, en plus de posséder une prise électrique dans son garage, il faut également qu'elle soit proche de l'avant de la voiture…

***Au volant***

Une chose est sûre, le conducteur n'est pas dépaysé et tout « Audi-iste » retrouve ses habitudes dès les premières secondes. Une fois installé sur les sièges confortables et agréables au toucher, on démarre par simple pression sur le bouton ad-hoc, notre voiture étant équipée du désormais quasi obligatoire système sans clé. Mais voilà, aucun bruit et peu d'indice nous indiquent que la e-tron est effectivement en marche…

Une fois le levier de la boîte de vitesse S-tronic positionné sur D et la pédale de frein relâchée, notre e-tron se met en mouvement sans bruit, nous sommes donc, par défaut, sur la batterie. Une petite pression sur la pédale de droite et c'est un véritable bond en avant que subit notre Audi, il faut dire que le moteur électrique est sacrément costaud avec sa puissance de 75 kW mais surtout ses 330 Nm de couple dès 1'500 t/min. La e-tron est même capable d'atteindre les 130 km/h en roulant uniquement sur le moteur électrique. Une simple pression sur la touche EV permet de passer aux différents modes qui s'affichent très clairement sur l'écran multimédia et sur l'ordinateur de bord.

Après le mode tout électrique, un petit passage sur le mode hybride donne l'option d'utiliser la batterie jusqu'au bout combinée avec le moteur thermique. Cela permet de cumuler les deux puissances, donnant un total de 204 CV et 350 Nm de couple. Deux autres options sont possibles dans le mode hybride, celle qui permet de maintenir la charge de la batterie et celle qui recharge la batterie grâce au système de récupération d'énergie par le système de freinage.

Pour être honnête, deux modes sont vraiment utiles en utilisation quotidienne ; le mode électrique avec une autonomie maximale affichée à 48 km, mais en réalité plus proche des 30 km pour des trajets en centre-ville avec la climatisation en

marche, et le mode hybride permettant de recharger la batterie, très utile si l'on ne peut pas utiliser le système de prise de recharge e-tron.

***Verdict***

Ces quelques jours passés au volant de cette Audi à motorisation hybride ont été presque une révélation pour moi. En effet, après avoir essayé différents modèles hybrides d'autres constructeurs, qu'ils soient du groupe PSA ou asiatiques, qui ne m'avaient franchement pas convaincus, je dois avouer que la technologie utilisée par le groupe VAG, que ce soit la Audi A3 e-tron ou sa cousine VW Golf GTE, est totalement bluffante.

Travaillant quotidiennement dans un bureau en plein centre-ville de Genève et habitant à 20 km où les places de parking ne sont pas équipées de prise électrique, il me semble que j'étais le client idéal pour tester ce genre de véhicule. J'ai été totalement conquis.

Je quittais donc mon habitation en roulant sur le moteur thermique sur le mode recharger la batterie. A proximité du lac, pour les 7 derniers kilomètres, je désactivais le moteur thermique pour profiter pleinement de la réactivité du moteur électrique et son côté pour le moins économique, même avec la climatisation à pleine puissance en raison des températures estivales. Quand la batterie était quasiment vide, je faisais un petit détour par la campagne ou par l'autoroute de contournement, et hop, voici la batterie pleinement rechargée et prête pour mes prochains trajets urbains.

Deux trajets autoroutiers supérieurs à 150 km ont été effectués pendant la période de mon essai et je dois dire que cette voiture se comporte d'une façon similaire que tout autre voiture compacte avec un petit 4 cylindres turbo se débrouillant bien. Toutefois j'ai discerné une petite sensation de lourdeur lors de roulage un peu trop agressif où les 1'600 kg de la bête se font sentir. Il faut dire que la batterie située derrière la banquette arrière ne pèse pas loin de 300kg à elle toute seule…

Côté tarif, comme lors de chaque commercialisation d'une nouvelle technologie, le tarif prend un peu l'ascenseur et cette e-tron respecte cette règle, avec un prix de CHF 59'810.- pour notre voiture de test, bien équipée avec la finition Ambition,

les roues de 18 pouces, le toit ouvrant, etc… A noter que la version de base en finition Attraction débute à CHF 45’450.-.

Pour conclure, je dois avouer que le système hybride fonctionne à la perfection, mais je reste persuadé qu’idéalement ce type de motorisation devrait être installé sur des modèles de gamme inférieure. Je l’imagine volontiers dans une A1 ou une Polo, qui seraient les produits idéaux. Cependant, étant donné la dimension de la batterie, il faudra que VAG fournisse un effort pour en réduire la taille afin qu’elle puisse être installée dans des citadines. Selon certaines informations, c’est plutôt dans le haut de gamme qu’Audi semble vouloir implémenter cette technologie, soit les Q7 et A8…

**Prix et options – Audi A3 Sportback e-tron “Ambition”**

**Prix de base : CHF 48’400.-**

**Peinture nacrée « Rouge Misano » : CHF 930.-**

**Volant sport multifonctions : CHF 150.-**

**Compartiment de chargement : CHF 220.-**

**Sièges avant chauffants : CHF 460.-**

**Rétroviseurs anti-éblouissants : CHF 0.-**

**Roues 18″ alu design 15-branches : CHF 1’950.-**

**Cuir/alcantara : CHF 1’250.-**

**MMI Navigation plus : CHF 0.-**

**Toit panoramique en verre : CHF 1’530.-**

**Pack brillance : CHF 250.-**

**Audi Connect : CHF 0.-**

**Kit de rangement (sans 12V) : CHF 250.-**

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

**Garantie + 1 an / 80’000km : CHF 300.-**

**Accoudoir central avant : CHF 200.-**

**Soutiens lombaires avant électrique : CHF 340.-**

**Pack d’éclairage intérieur : CHF 300.-**

**Barres de toit alu : CHF 370.-**

**Ciel en tissu noir : CHF 330.-**

**Clé confort inclus alarme : CHF 600.-**

**Audi Phone Box : CHF 440.-**

**Pack “e-tron plus” : CHF 1’950.-**

**Bonus Premium : CHF -1’500.-**

**Prix TOTAL : CHF 59’810.-**

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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cette Audi A3 Sportback e-tron.

**A lire aussi**

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 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

Continental
Wheels-And-You.com

e-tron
Wheels-And-You.com

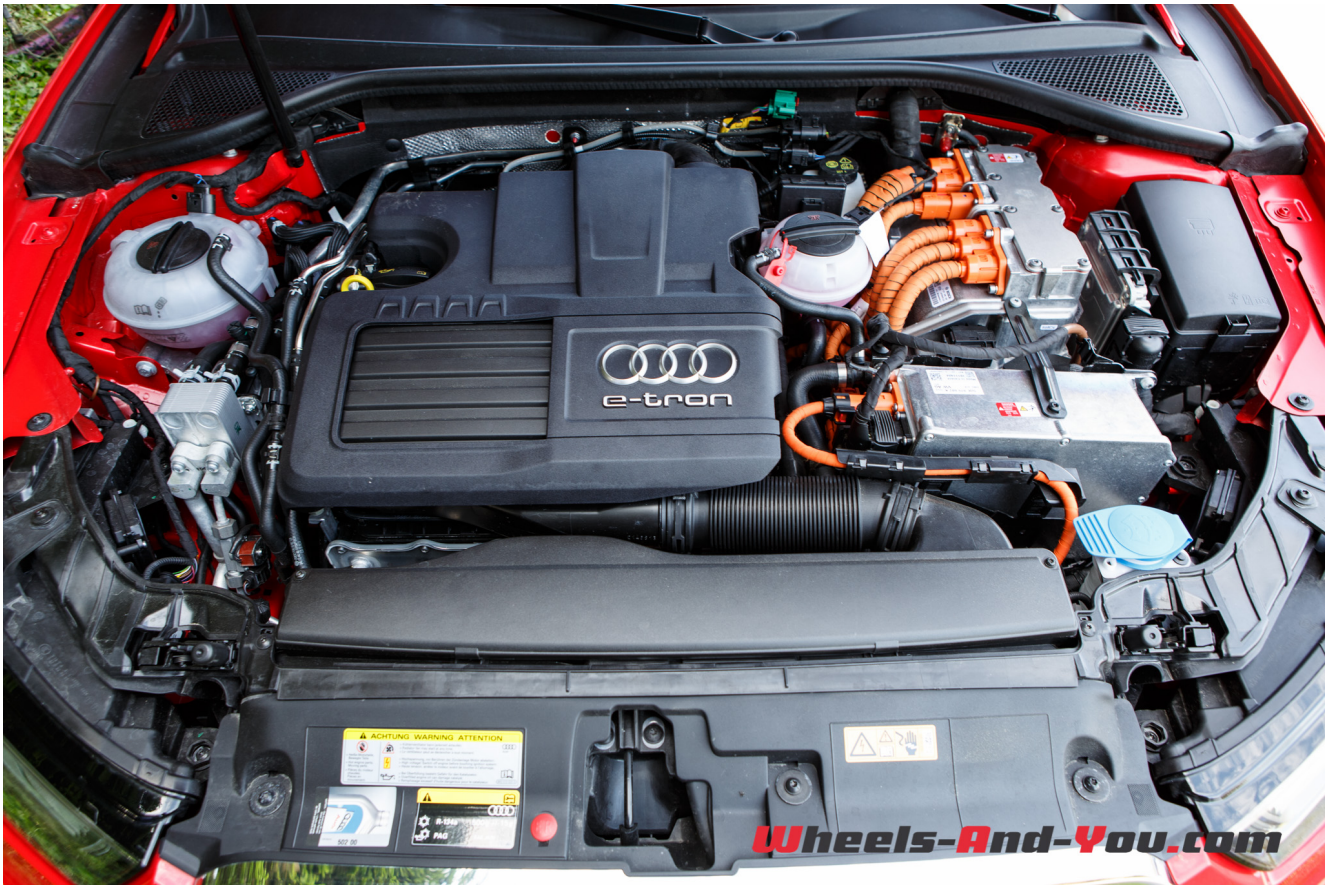
Car
Doc. de bord
Charge & mode e-tron
27 km
Prochaine heure de départ:
Aucune minuterie programmée
Selection de la minuterie
Mode e-tron
Systèmes Car
TMC
11:54
SIM

Car
Doc. de bord
Mode e-tron
Conduite en mode électrique (EV)
Utiliser charge batterie (Hybrid Auto)
Conserver charge batterie (Hybrid Hold)
Augmenter charge batt. (Hybrid Charge)
Systèmes Car
TMC
11:54
SIM

Car
Doc. de bord
Statistiques du mode e-tron
Distance parcourue (ordinateur de bord 1): 13,8 km
Zéro émission: 67 %
Carburant: 33 %
Systèmes Car
TMC
11:54
SIM

Car
Doc. de bord
Charge & mode e-tron
Statistiques e-tron
Réglages du véhicule
Aides à la conduite
Climatiseur stationnair.
Systèmes Car
TMC
11:55
SIM
Wheels-And-You.com

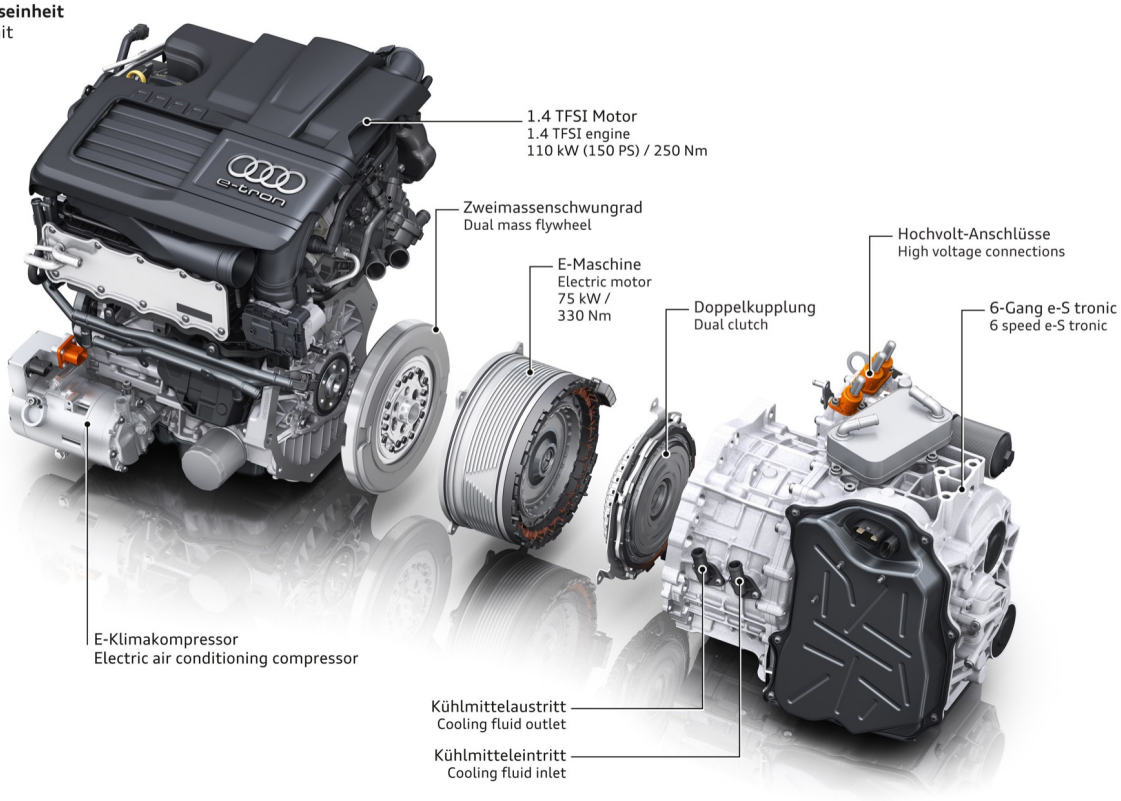
WheelsAndYou.com




Audi

# Audi A3 Sportback e-tron

**Antriebseinheit**
Drive unit
09/13



AG·213 439
AG·213 439
AG·213 439
AG·213 439
Wheels-And-You.com

R
N
D/S
A
NAV
TEL
BACK
MENU
START
STOP
Wheels-And-You.com

A3 e-tron
Wheels-And-You.com

A3 e-tron
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A3 e-tron
Wheels-And-You.com

e-tron
Wheels-And-You.com

e-tron
AG·213439
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

drive select
OFF
22.0°C
PUSH OFF
22.0°C
AUTO
MAX
REAR
A/C
Wheels-And-You.com

Parcours
Circulation
Lausanne
Rue du Village
Chemin de la Pla
En Cissy
auto
100 m
600 m
Guidage
Réglages
TMC
11:52
SIM
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

e-tron
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A3 e-tron
W A Y .

A3 e-tron
Wheels-And-You.com

A3 e-tron
Wheels-And-You.com

AG·213439
A3 e-tron
Wheels And You.com

A3 e-tron
Wheels-And-You.com

A3 e-tron
Wheels-And-You.com

A3 e-tron
Wheels-And-You.com