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

La marque aux anneaux continue de diversifier sa gamme en proposant la version Sportback de son nouveau Q3. Au menu, le même châssis mais avec un hayon arrière redessiné pour affaiblir encore un peu la différence entre un SUV et une limousine. Verdict après quelques centaines de km.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1’983 cm^3
- 230 ch de 5’000 à 6’200 t/min
- 350 Nm de 1’500 à 4’300 t/min
- Boite de vitesse S tronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 231 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 1’700 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’500 x 1’843 x 1’567
- Conso. mesurée : 8.6 l/100km
- Emissions CO_2 : 195 g/km (C)
- dès CHF 58’500.-, mod.essayé: CHF 80’290.-

Texte et photos : Tony da Silva

Présenté en 2018, le nouveau Q3 continue sa mue et diversification en proposant

la version Sportback. Au menu, quelques millimètres de différence et un aspect visuel relativement différent.

A l'extérieur

La différence principale se situe sur ce point avec, pour le plus visible, un nouvel hayon arrière. Les dimensions sont également très légèrement revues mais il faudrait un œil bionique pour voir la différence avec le modèle classique : +15 mm en longueur, -12 mm en largeur et -28 mm en hauteur.

Le tout gagne en dynamique et vivacité mais ça reste un SUV même si, à mes yeux, il est un peu plus séduisant que ses grands frères et également plus discret.

Enfin, il y a cette couleur bleue… je n'invente rien et elle s'appelle « bleu turbo ». J'aime bien, ainsi la voiture détonne sans être trop aguicheuse.

A l'intérieur

L’habitacle est très accueillant et très actuel avec l’écran 12.3 pouces du Virtual Cockpit derrière le volant et le 10.1 pouces MMI au centre de la console pour piloter l’ensemble des fonctions de la voiture.

La qualité des matériaux ainsi que l’agencement sont irréprochables. J’ai beaucoup aimé l’insère en alcantara (option à CHF 510.-) sur la planche de bord. Autre détail immédiatement visible, c’est l’espace pour glisser son téléphone portable sur un support antidérapant et rechargeable par induction.

J’ai reproché à plusieurs reprises le retard pris par les constructeurs sur le plan de l’adoption des appareils connectés, mais force est de constater que cette époque est révolue. Autre détail dans ce Q3, la possibilité de connecter son appareil préféré au travers d’une prise USB classique ou USB-C, à l’avant comme à l’arrière. Bien entendu, cet intérieur est richement équipé et l’addition sera proportionnelle aux envies du client et à la profondeur de son portefeuille.

Malgré une hauteur un peu plus faible, les places avant et arrière offrent un espace confortable. Idem du côté du coffre avec ses 530 litres, en retrait de 140 litres vis-à-vis du Q3 classique. Seul bémol à mes yeux, le système de pliage des sièges : avec une sangle située au creux du siège, il est inaccessible depuis le coffre.

Sous le capot

Mon modèle d’essai est équipé du plus puissant moteur de cette gamme (il y a encore le RS) et c’est un 4 cylindre de 1’984 cm^3. Il développe 230 ch entre 5’000 et 6’200 t/min et offre un couple de 350 Nm de 1’500 à 4’300 t/min. Ces larges plages d’utilisation promettent un usage flexible et adapté à tous les profils de conduite.

De plus, cette version bénéficie également d’une boite S tronic à double embrayage à 7 rapports, ainsi que la fameuse traction intégrale « Quattro ».

Au volant

Bien que la marque classifie son Q3 dans les petits SUV, il ne faut pas se leurrer : l'accès est aisé et une fois à bord, tous les gabarits trouveront une place confortable et volumineuse, y compris à l'arrière. L'agencement est bon mais certaines commandes sont masquées par le volant et c'est particulièrement vrai pour le commodo lié au contrôle de vitesse. Comme il permet de régler plusieurs éléments, il faut un peu de temps pour s'habituer à tous les boutons qui garnissent ce levier.

La clé sans contact (option à CHF 1'100.-) permet de prendre la volant rapidement en appuyant sur la touche Start/Stop et une fois les réglages classiques effectués et la vitesse sélectionnée, le Q3 se meut sans accroc. Grâce à la régulation d'amortissement (option à CHF 1'280.-), plusieurs modes de conduite sont disponibles et dans sa version Confort, toutes les aspérités et irrégularités de la route sont gommées.

Mais notre Q3 est aussi capable d'une bonne dynamique avec la sélection d'un mode Sport. Les suspensions se raffermissent, la boite est plus rapide et le moteur répond promptement à toutes les sollicitations de l'accélérateur. Dans les parcours sinueux, je suis très agréablement surpris par la tenue de route et le faible roulis du châssis. Les accélérations sont franches et, malgré les quatre petits cylindres, les enchaînements et les montées en régime sont divertissantes. Mais si vous êtes à la recherche de sensations plus intenses, il vous faudra certainement partir sur la version RS. Idem pour les freins, ils se sont montrés irréprochables, même si je préfère un peu plus de fermeté sur le ressenti de freinage.

A noter également qu'il y a quelques gadgets utiles comme cet ordinateur de bord qui vous rappelle de ne pas oublier votre téléphone lorsqu'il il se trouve sur son espace de chargement quand vous sortez du véhicule. Utile également les

différents réglages du cockpit virtuel ainsi que la bonne réactivité de l'écran MMI avec la sonorisation Bang et Olufsen, mais dorénavant ces éléments sont largement connus.

Bien que le taille du véhicule soit modeste, la vue sur le ¾ arrière est minimale vu le hayon redessiné et j'apprécie de pouvoir manœuvrer dans certaines circonstances avec la vue à 360 degrés (option à CHF 1'040.-). Par contre, je trouve que de nuit les baguettes de LED sur l'intérieur des portières sont gênantes pour manœuvrer… à éviter.

Verdict

Globalement, ce Q3 Sportback est réussi et cette ligne le rend beaucoup plus attrayant que sa version classique même si, au niveau du volume de chargement, il perd une centaine de litres (principalement en hauteur). Mieux je suis surpris par les qualités dynamiques de ce véhicule qui affiche tout de même 1.7 tonnes à vide avec un centre de gravité élevé.

Ceci dit, mon modèle d'essai est équipé de la motorisation la plus puissante de la gamme, exception faite du RS Q3, et comme toujours, de plus petits moteurs diesel ou essence ne seront peut-être pas aussi vaillants. Comme les autres constructeurs, Audi devrait également proposer un modèle hybride dans le courant de l'année. Je ne parle même pas de la liste des options qui est infinie et onéreuse mais ça, pour ceux qui aiment Audi, ce n'est pas une nouvelle.

Le segment SUV reste certainement le plus dynamique et en Suisse, c'est celui qui affiche encore une certaine croissance. Mais jusqu'à quand ? Au-delà des événements extraordinaires de ces dernières semaines (COVID-19), le marché commence à arriver à saturation mais, historiquement, Audi a toujours eu un certain succès sur le marché helvétique et ce modèle devrait aider la marque à perdurer sur cette voie.

Prix et options – Audi Q3 Sportback 45 TFSI

Prix de base : CHF 58’500.-

Préparation crochet d’attelage : CHF 210.-

Volant multifonctions : CHF 290.-

Roues alu 7-branches rotor : CHF 2’480.-

Prise 12 volts et 2 x USB : CHF 100.-

Soutiens lombaires avant : CHF 350.-

Version fumeur : CHF 40.-

Bang & Olufsen Premium Sound : CHF 650.-

Climatisation confort 3 zones : CHF 390.-

Phares Audi Matrix LED : CHF 910.-

Optique alu dans l’intérieur : CHF 120.-

Sièges avant à réglage élec. : CHF 920.-

Alcantara/Similicuir Frequenz : CHF 520.-

Pack vide-poches et coffre : CHF 280.-

Vitres arrière teintées : CHF 520.-

Audi connect Infotainment PLUS : CHF 320.-

Eléments en alcantara : CHF 510.-

Assistant au stationnement : CHF 130.-

Paquet éclairage ambiance : CHF 460.-

Clé confort avec alarme : CHF 1’100.-

Normal-Finish : CHF 100.-

Dispositif antivol pour roues : CHF 50.-

Caméras panoramiques : CHF 1’040.-

Paquet “Infotainment” (brut) : CHF 4’350.-

Audi virtual cockpit plus : CHF 310.-

Garantie +2 ans / 100’000 km : CHF 870.-

Intérieur S line : CHF 2’340.-

Régulation de l’amortissement : CHF 1’280.-

Paquet “technique” : CHF 3’690.-

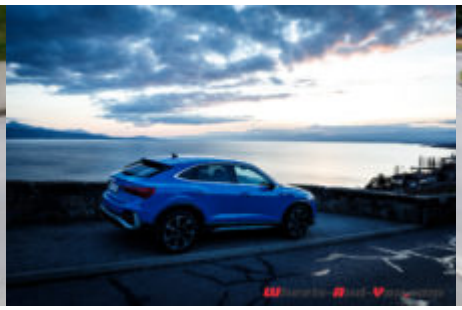
Bénéfice paquet Infotainment : CHF -1’520.-

Bénéfice paquet technique : CHF -1’470.-

<u>Prix TOTAL : CHF 80’290.-</u>

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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cet Audi Q3 Sportback 45 TFSI, ainsi qu’au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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 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