Essai – Audi S3 Sportback : Une compacte de cinq places survitaminée

Depuis 20 ans, Audi agrémente ses voitures de tourisme avec une version S et c'est le signe d'une version résolument plus sportive du modèle classique. Avec la S3 Sportback, la marque perpétue cette tradition avec une déclinaison beaucoup plus agressive de l'A3 Sportback 35 TFSI essayée il y a quelques mois par votre serviteur.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'984 cm^3
- 310 ch de 5'450 à 6'500 t/min
- 400 Nm de 2'000 à 5'450 t/min
- Boite de vitesse S tronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.8 sec.
- Poids : 1'695 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'351 x 1'816 x 1'438
- Conso. mesurée : 9.1 l/100km
- Emissions CO_2 : 194 g/km (E)
- dès CHF 60'100.-, mod.essayé: CHF 75'220.-

Texte et photos : Tony da Silva

Après quelques jours avec la nouvelle et docile A3, il était temps de passer à quelque chose de plus nerveux et plus enthousiasmant ! La série S a toujours été synonyme de sportivité et d'une certaine exclusivité.

Quid de la version 2021 ? C'est toute la question et je suis curieux de savoir si cette déclinaison répond toujours positivement aux attentes… en voiture pour quelques centaines de kilomètres avec cette nouvelle S3 Sportback.





A l'extérieur

La nouvelle A3 avait adopté un style un peu plus agressif que les modèles précédents et avec l'arrivée de la version S, Audi a carrément laissé tomber la potion d'agressivité chez les designers de la marque.

Tous les éléments de la carrosserie sont devenus plus saillants, mordants et en un mot, plus agressifs à commencer par cette calandre plus massive et encore plus prononcée sur les flancs avec les prises d'air latérales non percées.

Idem pour l'arrière qui voit arriver un large diffuseur, des grilles alvéolées et quatre sorties d'échappement. Si tous ces appendices donnent du style, ils comptent un peu pour beurre puisque la plupart de ces éléments ne sont pas ajourés ; c'est purement esthétique.

Ceci dit, personne ne se méprendra sur la nature de la voiture et de son caractère. Audi souhaite développer un style plus méchant et ça plaira certainement aux clients à la recherche d'une signature davantage affirmée et probablement masculine.







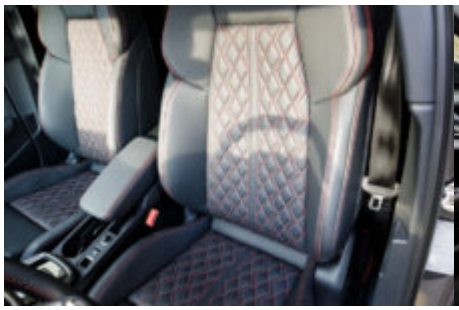
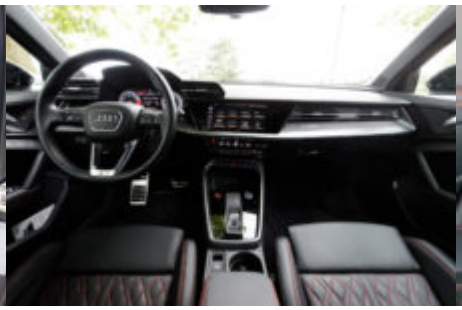
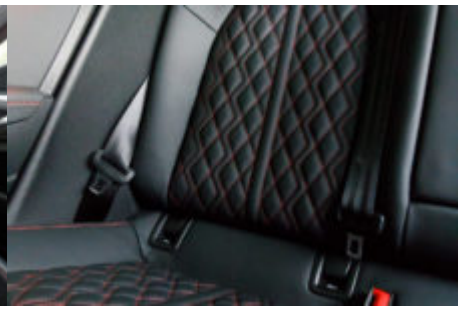

A l'intérieur

Là aussi, c'est un univers beaucoup plus connoté et résolument plus sportif qui s'offre aux futurs propriétaires de cette S3, à commencer par les sièges. Sans être des baquets de compétition, ils offrent un style personnalisé avec de splendides surpiqures rouges sur un cuir noir et ça ressort à merveille avec le rappel en losange pour la partie dorsale et l'assise. Bien entendu, la marque propose d'autres coloris, mais ce rouge se retrouve comme un fil conducteur sur les portières, le volant, les tapis de sol et le tableau de bord. Cette couleur vive avec une distribution à la fois discrète et présente sur des éléments spécifiques donne une excellente dynamique à l'ensemble.

Pour le reste, tout comme l'A3 de base, le levier de vitesse a pratiquement disparu pour laisser sa place à une petit manette qui sert uniquement à sélectionner une des trois positions (R, N et D/S) disponibles et un bouton pour activer la fonction de parking (P). Bien entendu, les palettes sont derrière le volant et quelques boutons ainsi que des commandes sont à disposition du conducteur pour sélectionner une liste interminable de fonctions.

Au niveau de l'instrumentation, la marque propose désormais son classique « Virtual Cockpit » derrière le volant au travers d'un très lisible écran de 12.3″ fournit en standard (c'est assez rare pour être souligné). Au centre du tableau de bord, il y a aussi le MMI de 10.1″ qui permet d'accéder aux différentes fonctions du véhicule.

Bref, l'habitacle est attrayant et reflète bien l'esprit de cette nouvelle S3, y compris à l'arrière.




Sous le capot

Pour animer cette S3, c'est toujours un 4 cylindres mais porté à 1'984 cm^3. Il est agrémenté d'un turbocompresseur et l'engin délivre une puissance de 310 ch entre 5'450 et 6'500 t/min ainsi qu'un couple de 400 Nm entre 2'000 et 5'450 t/min.

La transmission repose sur une boîte S tronic à 7 rapports et la motricité est assurée au travers de l'historique système « Quattro » (quatre roues motrices).

La consommation est raisonnable pour un moteur aussi puissant avec une moyenne mixte mesurée à 9.1 l/100 km.





Au volant

Après l'essai de la version « classique », j'attendais avec une certaine impatience cette S3 et son moteur survitaminé et je ne suis pas déçu.

Pour commencer, j'apprécie les sièges aussi bien sur le plan visuel que le confort et le maintien général. Les cuirs et les matériaux sont agréables au toucher et l'agencement est irréprochable. Une fois les réglages d'usage effectués, départ sur l'autoroute.

Première surprise, l'insonorisation est meilleure sur cette S3 que sur l'A3 Sportback 35 TFSI et ce même quand le moteur rugit et que la voiture file à 120 km/h. Le système audio optionnel Bang & Olufsen est également taillé sur mesure et il restitue de manière assez homogène l'ensemble du spectre musical depuis un smartphone ou via le DAB.

D'une douceur et d'une manœuvrabilité aisée, il est possible d'adopter un style plus sportif au travers de la boîte à vitesse et du mode Dynamic. Avec cette configuration, tous les occupants ont aussi droit au système « Soundaktor » qui reproduit la sonorité d'un moteur et d'un échappement plus présent. De l'extérieur par contre, le bruit est parfaitement maîtrisé et ne donne pas une impression très sportive… c'est dans l'air du temps.

Côté impressions, les résultats sont là au niveau de l'accélération et des passages en courbe, même si la direction filtre beaucoup. Les montées dans les tours sont franches et continues avec des passages de rapport rapides. Ceci dit, les sensations restent contenues même si au niveau des performances, la voiture vous emmène très rapidement dans des zones prohibées. A relever que l'affichage tête haute est un véritable plus pour éviter les contraventions. Enfin, le freinage se montre aussi efficace même si, encore une fois, les sensations sont passablement filtrées.

A l'arrivée, cette nouvelle S3 Sportback se montre joueuse et elle sera adaptée à toutes les conditions de roulage… de routes sèches en été à des revêtements enneigés en hiver. Toutefois, il est probable que les amateurs de sportivité et de sensations resteront un peu sur leur faim, pour combler cela il faudra opter pour la RS 3 qui a été présentée récemment.



Verdict

Comme souvent chez Audi, cette gamme sportive reste sage et n'offre pas de sensations exacerbées. Pour cela, comme je le disais au préalable, il faudra probablement opter pour une version plus radicale comme la RS 3 tant que c'est possible. En effet, avec une législation toujours plus contraignante et des constructeurs qui optent pour l'électrification, les jours des voitures bruyantes et sportives sont certainement comptés.

Reste le prix et avec lui, une longue liste d'options savamment dosée pour que le quidam arrive à un prix final de l'ordre de CHF 75'220.- pour cette version d'essai. Personnellement, si la partie infotainment est excellente et parfaitement intégrée avec tous les smartphones, des options comme les LED Matrix ou encore le paquet Dynamique sont onéreux pour la plus-value qu'ils apportent.

Ceci dit, pouvoir configurer dans les détails son véhicule fait également partie de l'expérience et du rapport à la marque, ainsi, comme de coutume, Audi offre une

personnalisation étendue pour qui est prêt à en payer le prix.








<u>Prix et options – Audi S3 Sportback</u>

Prix de base : CHF 60’100.-

Peinture « Gris Daytona » : CHF 920.-

Dispositif antivol pour roues : CHF 40.-

Bang & Olufsen Premium Sound : CHF 1’030.-

Climatisation confort 3 zones : CHF 400.-

Paquet d’assistance : CHF 1’930.-

Clé confort avec alarme : CHF 1’150.-

ISOFIX : CHF 60.-

Soutiens lombaires avant : CHF 360.-

Head-Up Display : CHF 1’040.-

Pack éclairage d’ambiance : CHF 150.-

Avertissement changement voie : CHF 690.-

Rétroviseur intérieur réglable : CHF 210.-

Décor carbone Atlas : CHF 590.-

Paquet Intotainment : CHF 1’590.-

Paquet Dynamique : CHF 3’610.-

Assistant de tenue : CHF 110.-

Phares Audi Matrix LED : CHF 920.-

Caméra de recul : CHF 540.-

Siège conducteur av. mémoire : CHF 1’560.-

Chassis sport réglable : CHF 990.-

Garantie +2 ans / 100’000 km : CHF 480.-

Bonus Premium : CHF -1’190.-

Bénéfice paquet Infotainment : CHF -980.-

Bénéfice paquet Dynamique : CHF -1’080.-

Prix TOTAL : CHF 75’220.-





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 S3 Sportback, ainsi qu’au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.








A lire aussi

Premier contact – Audi RS e-tron GT : A l'assaut de la sportivité électrique

Essai – Audi A3 Sportback 35 TFSI : Quatrième vague

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 RS 3

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







