

Élégance, efficacité, évolution : la nouvelle Audi A3 Berline



- Ligne de profil allongée et toit typé coupé
- Grande efficacité et belles performances grâce à des groupes motopropulseurs partiellement électrifiés
- Poste de conduite numérique et écran tactile de série, services connectés à foison

La deuxième génération d'une réussite signée Audi est arrivée : l'A3 Berline. Cette compacte quatre portes est intégralement connectée et numérisée, du système d'infodivertissement aux systèmes d'aide à la conduite. À l'abri sous l'élégante carrosserie, des groupes motopropulseurs partiellement électrifiés et une suspension au réglage plus fin garantissent une expérience de conduite aussi efficace que dynamique. L'A3 Berline sera disponible dans de nombreuses concessions européennes à partir de l'été 2020.

La nouvelle A3 Berline dévoile un look sportif et raffiné. Par rapport à la version précédente, elle gagne 4 cm en longueur pour atteindre 4,50 m pour un empattement identique. En largeur, elle grandit de 2 cm et passe à 1,82 m, tandis qu'elle prend 1 cm en hauteur (1,43 m). Ces proportions revues à la hausse ont permis d'augmenter la garde au toit (de deux bons centimètres à l'avant grâce à la position plus basse du siège conducteur) et la largeur aux coudes. Avec 425 litres, le coffre dispose de la même capacité que la version précédente.

Puissance et élégance : l'extérieur

L'avant est dominé par une large calandre Singleframe en nid d'abeilles flanquée de phares saisissants formant des angles trapézoïdaux décalés vers le bas sur leur côté externe. Sur le modèle haut de gamme équipé de la technologie Matrix LED, ces trapèzes accueillent les nouveaux feux de jour numériques. Ces derniers sont constitués d'une matrice de pixels composée de 15 segments de LED qui peuvent être activés individuellement, conférant aux différentes variantes de l'A3 Berline une signature spécifique.

Sur l'A3 Sportback, la ligne de carrosserie courant au-dessus du bas de caisse remonte légèrement vers les feux arrière en amont de l'arche de roue arrière, accentuant ainsi sa partie arrière ramassée. La ligne de carrosserie de la Berline, en revanche, s'étire en ligne droite jusqu'au pare-chocs arrière. Elle met en valeur sa longueur (15 cm de plus que la Sportback) et donne une allure élégante aux flancs. La surface concave sous le large épaulement de la carrosserie accentue encore les blisters quatre et souligne le bas de caisse, créant un intense jeu d'ombre et de lumière. La ligne de toit amorce une descente dynamique dès le montant B, comme sur un coupé, et vient rejoindre un remarquable spoiler sur le coffre. Disponible en carbone en option, cet élément visuel met en relief la ligne puissante de la quatre portes.

Carrosserie racée

L'arrière plus haut que sur la version précédente ainsi que le grand diffuseur permettent d'améliorer les performances aérodynamiques. Concrètement, la nouvelle A3 Berline équipée du 2.0 TDI de 110 kW (150 ch) obtient un coefficient de traînée de 0,25, soit un gain de 0,04 par rapport au Cx de la première génération. Les prises d'air réglables à l'aide de deux modules à ailettes à commande électrique nichés derrière la calandre Singleframe ne sont pas non plus anodines dans cette amélioration. Ces modules régulent le flux d'air de manière intelligente en fonction de la situation. En outre, le soubassement garnis de panneaux, les rétroviseurs extérieurs à la forme plus aérodynamique ainsi que le refroidissement actif des freins réduisent la résistance à l'air et donnent naissance à un véhicule racé.

Conducteur et numérisation au centre : le poste de conduite

Le poste de conduite de l'A3 Berline est totalement dédié au conducteur, du design de l'habitacle aux éléments de commande et d'affichage. Ainsi, le tableau de bord avec l'écran tactile MMI central est légèrement orienté vers le conducteur. Cet écran d'une diagonale de 10,1 pouces est facile à utiliser. De série, le système comprend la reconnaissance d'écriture ainsi que la commande vocale naturelle, et, en option, il peut tirer parti des capacités du cloud. Le combiné d'instruments de 10,25 pouces derrière le volant est également numérique dès le modèle de base. À l'instar de l'Audi virtual cockpit plus, il mesure 12,3 pouces et propose trois modes d'affichage différents, dont un graphisme sportif avec chiffres inclinés et une présentation particulièrement dynamique. Le régime moteur et la vitesse sont ici représentés sous la forme de diagrammes à barres avec des éléments graphiques angulaires rouges. En option, l'affichage tête haute peut venir compléter le concept d'affichage, en projetant les informations importantes directement sur le pare-brise dans le champ de vision direct du conducteur.

Hyperconnectivité : du système d'infodivertissement aux systèmes d'aide à la conduite

Le système d'infodivertissement haut de gamme de la nouvelle A3 Berline est le MMI Navigation plus, faisant usage de la plate-forme modulaire d'infodivertissement de troisième génération (MIB3). Ce système MIB3 possède une puissance de calcul dix fois plus élevée que la génération précédente, connecte le véhicule avec la vitesse de la norme LTE Advanced et relie les smartphones des passagers à Internet via un point d'accès wi-fi. Le MMI Navigation plus propose un large éventail de services Audi connect de série, parmi lesquels l'info trafic en ligne et l'actualité, de même que des informations complémentaires comme des photos, les heures d'ouverture et les évaluations d'utilisateurs concernant des points d'intérêt.

Des services Car-to-X qui utilisent l'intelligence en essaim de la flotte Audi font également partie de l'offre. Ils signalent les zones de danger ou les limitations de vitesse, par exemple, aux véhicules disposant de l'équipement correspondant ou trouvent des places de parking libres le long de la route. Si le contact de la voiture est coupé, l'application myAudi poursuit la navigation initiée dans la voiture sur un smartphone. Ainsi, le conducteur atteint sa destination directement.

L'A3 Berline se connecte aussi au smartphone par le biais de l'Audi smartphone interface, qui est compatible avec les smartphones iOS et Android avec Apple CarPlay et Android Auto respectivement, ou via l'Audi phone box. Ce dispositif connecte l'appareil à l'antenne du véhicule et peut le recharger par induction. De plus, l'A3 Berline peut être verrouillée et déverrouillée ou encore démarrée au moyen d'un smartphone Android avec l'Audi connect key. La personnalisation permet à six utilisateurs de mémoriser leurs réglages préférés dans des profils individuels, y compris la position du siège, le réglage de la climatisation et des médias. La radio numérique DAB+ est comprise de série. Sont également disponibles en option la radio en ligne et la radio hybride, qui bascule automatiquement entre la FM, le DAB et la diffusion en ligne en fonction de la puissance du signal de la station de radio, garantissant ainsi une réception optimale. L'assistant vocal Alexa d'Amazon viendra compléter l'offre à partir du milieu de l'année.

Les systèmes d'aide à la conduite sont particulièrement performants grâce à leur étroite interaction. Dans le système Audi pre sense front, la caméra logée derrière le rétroviseur intérieur s'allie au radar avant pour prévenir les accidents ou, à tout le moins, en réduire la gravité. Le collision avoidance assist de série utilise également les données fournies par ce système de capteurs. L'adaptive cruise assist, une innovation empruntée aux catégories supérieures, assiste le conducteur par un guidage latéral et longitudinal du véhicule. L'efficiency assist, quant à lui, notifie au conducteur lorsqu'il serait judicieux de lever le pied de l'accélérateur. Pour ce faire, il analyse différentes informations, dont les données de navigation. L'exit warning, le cross-traffic assist et les caméras de vision périphérique, qui seront disponibles peu après le lancement commercial, s'avèrent également utiles dans la circulation urbaine.

Trois moteurs en montée en puissance : les modes de propulsion

À son lancement, la nouvelle A3 Berline est proposée avec deux moteurs TFSI et un moteur TDI. Tous trois ont un point commun : leur grande efficacité. Le 35 TFSI, un moteur à injection directe de 1,5 litre, développe 110 kW (150 ch) et existe dans deux versions : soit avec une nouvelle boîte manuelle à six vitesses (consommation en cycle combiné en l/100 km : 5,0 - 4,7 ; émissions de CO₂ en cycle combiné en g/km : 114 - 108), soit avec une boîte S tronic à sept rapports assurant des transitions très rapides (consommation en cycle combiné en l/100 km : 4,9 - 4,7 ; émissions de CO₂ en cycle combiné en g/km : 113 - 107).

Outre la technologie des cylindres à la demande, le groupe motopropulseur combiné à la transmission S tronic à double embrayage fait appel à un système d'hybridation légère 48 volts. Il récupère l'énergie pendant la décélération, épaulé le moteur avec jusqu'à 50 Nm de couple lors du démarrage ainsi que d'une accélération à partir d'un faible régime moteur et permet à l'A3 Berline de se laisser glisser avec le moteur coupé dans de nombreuses situations. Dans des conditions au quotidien, ce système peut réduire la consommation de jusqu'à 0,7 litre aux 100 kilomètres.

Le 2.0 TDI de 110 kW (150 ch) (consommation en cycle combiné en l/100 km : 3,9 – 3,6 ; émissions de CO₂ en cycle combiné en g/km : 101 – 96) est associé à une boîte automatique S tronic à sept rapports recourant à la technologie shift-by-wire pour le passage des rapports. Deux autres moteurs suivront quelques semaines après le lancement sur le marché. Le 2.0 TDI de 85 kW (116 ch) travaille de concert avec la même boîte manuelle à 6 vitesses que le modèle 35 TFSI qui transmet la puissance aux roues avant. À l'image du 1.5 TFSI, le trois cylindres 1.0 TFSI de 81 kW (110 ch) sera disponible avec une transmission manuelle et en version à hybridation légère 48 volts avec une transmission à double embrayage.

La rencontre du confort et du dynamisme : la suspension

La suspension de la nouvelle A3 Berline a été affinée pour être à la fois sportive et équilibrée, gagnant en précision par rapport au modèle précédent. La précision et la vitesse de réaction sont rendues possibles dans une large mesure par le système central de gestion dynamique qui assure l'interaction optimale entre tous les composants intervenant dans la dynamique transversale. Deux autres possibilités existent outre la suspension de série : la suspension sport et la suspension avec contrôle adaptatif de l'amortissement. Cette dernière offre une large amplitude de configurations entre un amortissement assurant un contrôle du roulis très confortable et une agilité optimale. Le système de gestion dynamique Audi drive select permet au conducteur de choisir entre différents niveaux d'amortissement pour son A3 Berline, et de privilégier ainsi le confort, un comportement résolument dynamique ou particulièrement économe en carburant. Chacune des configurations modifie notamment la réactivité de la pédale d'accélérateur et le degré d'assistance de la direction progressive, qui adapte sa démultiplication en fonction de l'angle de braquage.

À partir de 27 200 euros : prix et lancement commercial

Les préventes de la nouvelle A3 Berline commenceront fin avril 2020 et les premières livraisons sont prévues pour l'été. Les prix de la version 35 TFSI de 110 kW (150 ch) démarrent à 29 600 euros. Le modèle trois cylindres 30 TFSI, qui sera commercialisé peu après, sera proposé à partir de 27 200 euros.

Le Groupe Audi emploie plus de 90 000 personnes dans le monde, dont plus de 2 500 en Belgique. En 2018, la marque aux quatre anneaux a vendu près de 1,812 million de voitures neuves. Parmi celles-ci, 28 710 ont été immatriculées en Belgique, où la part de marché d'Audi était de 5,2 % en 2018. Audi se concentre sur le développement de nouveaux produits et de technologies durables pour la mobilité du futur. Entre 2019 et fin 2023, l'entreprise prévoit d'investir au total quelque 14 milliards d'euros principalement dans la mobilité électrique, la numérisation et la conduite autonome.