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

Présenté en première mondiale au Salon de Genève 2016 et présent sur nos routes depuis novembre dernier, le Q2 est passé dans les mains de Wheels And You. Ce crossover compact affiche des arguments en mesure de conquérir une nouvelle clientèle pour Audi. Il est temps de le décortiquer.

- 4 cylindres, turbo, diesel, 1'968 cm^3
- 190 ch de 3'500 à 4'000 t/min
- 400 Nm de 1'750 à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses S-Tronic, 7 rap.
- Vitesse maxi : 218 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1'555 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'191 x 1'794 x 1'508
- Conso. mesurée : 7.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 132 g/km (C)
- dès CHF 42'900.-, mod. essayé: CHF 68'780.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Marc-Philip Jennings

Je ne vais pas m'étaler sur mon intérêt modéré pour les voitures d'Ingolstadt, ce que tendait à confirmer ma première rencontre avec le Q2 en mars 2016 qui n'avait pas vraiment excité ma curiosité. Néanmoins, depuis que j'en croise quelques uns au quotidien et après avoir reçu la configuration de ma voiture de test, il me tarde de prendre le volant de ce nouveau produit Audi.

A mes yeux, il s'agit vraiment d'une nouvelle orientation pour la marque allemande avec des codes stylistiques légèrement différents et surtout une volonté d'attirer des clients plus jeunes.

A l'extérieur

Le moins que l'on puisse dire c'est que Audi Suisse s'est lâché sur la configuration de ce Q2, notamment pour la couleur. Alors qu'habituellement la marque nous gratifie de différentes nuances de gris, voire de bleu pour les voitures de presse, là notre petit crossover arbore une sublime teinte « Orange corail métal ». En combinaison avec le pack S Line et les jantes 19 pouces « Audi Sport style 5 branches en hélice », il en jette ce Q2 ! Bien évidemment sa palette sait se montrer beaucoup plus classique, il ne faudrait pas trop choquer. Reste que le choix est plutôt contenu pour une Audi et le catalogue du modèle met en avant les couleurs flashy. Voilà un bon exemple des ambitions du Q2 pour charmer une nouvelle catégorie de clients.

Avant cela j'aurais dû commencer par son look. Basé sur la plateforme MQB (Audi A3, VW Golf), l'Audi Q2 arbore une identité bien à lui. Certes, son aspect reste typique des quatre anneaux et pas fondamentalement révolutionnaire, mais je trouve que certains détails lui donnent un style bien particulier.

Tout d'abord, en lieu et place de la calandre hexagonale, la face avant affiche une bouche plus carrée soulignée par un bas de caisse intégrant des prises d'air. Le résultat est très athlétique, il est tout en muscles ce Q2, sans compter la signature LED des optiques au regard acéré.

Les ailes avant et arrière bodybuildées, une ligne de caisse plutôt haute et des fenêtres relativement petites contribuent à cet ensemble digne d'un sportif de haut niveau. Pour accentuer le caractère, le montant de pavillon à l'arrière est disponible en couleur contrastée, gris titane mat sur notre voiture. Encore un détail propre à ce Q2.

Finalement, et c'est peut-être là qu'il se distingue encore plus, le Q2 dévoile une poupe angulaire avec des phares qui ressortent de chaque côté du coffre. En observant directement son postérieur, on obtient une image plutôt singulière. Les quatre anneaux du badge vous rappellent que vous regardez bien une Audi, mais sinon, on pourrait presque en douter.

A l'intérieur

Plutôt charmé par sa robe, mon enthousiasme s'amenuise un peu au moment de

m’installer aux commandes. Pour le coup, les designers sont restés plus conservateurs. Il n’empêche qu’au vu de la qualité proposée, ils auraient eu tort de succomber à trop de fantaisie : la clientèle Audi aime cette sobriété et cette rigueur très germanique. L’excellente présentation contentera donc les habitués, mais aussi les nouveaux clients qui se sentiront en confiance, tant le résultat est gratifiant. Même si je ne suis pas un inconditionnel de ce rendu un tantinet trop propret, il faut admettre que la quasi perfection de l’habitacle est plaisante à vivre.

Les commandes tombent logiquement sous la main, l’équipement est complet et la finition exemplaire. Couronnement du poste de pilotage, le système infotainement MMI qui dispose de l’option « Audi Virtual Cockpit ». Pour moi, cette technologie est la meilleure du marché et, comme indiqué lors de précédents essais, son fonctionnement est des plus intuitifs. Une fois qu’on s’est habitué à disposer de la carte Google Maps directement sous les yeux, entre les compteurs, il devient difficile de s’en passer.

L’espace à bord et plutôt correct, principalement aux places avant. Les sièges recouverts de cuir et d’alcantara sont très confortables et proposent un maintien suffisant. L’Audi Q2 reste un véhicule compact, mais avec un coffre dont le volume de chargement peut évoluer entre 335 et 1’000 litres, nous sommes dans la moyenne du segment. A titre d’information, le modèle deux roues motrices offre 50 litres de plus.

Sous le capot

Différentes motorisations, surtout des petites, aussi bien essence que diesel, sont disponibles sur le Q2 afin de le rendre attrayant et accessible. Du coup, pas de raison de véritablement s'emballer, car pour l'heure point de déclinaison S ou RS. En effet, le moteur le plus puissant est un 2.0 TDI de 190 ch pour un couple de 400 Nm et c'est justement celui qui équipe notre voiture d'essai. Nous l'avions déjà testé sur l'A4 berline où, vous le verrez, il nous avait laissé un meilleur souvenir.

Egalement couplé à la boîte à double-embrayage S-Tronic à 7 rapports, cette mécanique n'est pas véritablement vigoureuse sur ce Q2. En fait, à cause de son look plutôt aguicheur, on aimerait que le tempérament de la voiture le soit tout autant et c'est peut-être là que nos attentes sont un peu trop élevées, mais je vais y revenir.

Qui dit diesel dit consommation plutôt contenue. Sur la fiche technique c'est bien évidemment le cas avec une moyenne en cycle mixte de 5.0 l/100km. La réalité est tout autre, puisque emporté par son apparence dynamique, je n'hésite pas à solliciter ce TDI. Résultat, après un peu plus de 1'000 km à son volant, ma mesure s'élève à 7.6 l/100km.

Au volant

Dès les premiers kilomètres, je me sens à l'aise au volant de ce Q2, exception faite de la sonorité peu agréable du diesel à bas régime et du léger creux à la relance qui me perturbe. Il faut se faire à l'idée que, malgré un design plutôt athlétique renforcé par la couleur vive de la carrosserie, cet Audi Q2 reste un crossover compact sans réel tempérament sportif. Tout cela est d'autant plus dérangeant qu'une fois le système Drive Select placé sur « Dynamic », notre crossover offre un comportement routier vraiment intéressant. La suspension est plutôt ferme, la prise de roulis contenue et, malgré une direction peu communicative, phénomène habituel sur les voitures modernes, je me surprends à avaler les courbes à rythme soutenu.

Pour le coup, je me remémore des sensations jouissives que j'avais ressenties au volant de la petite S1 et j'en viens à rêver d'un RS Q2 qu'animerait un moteur essence de plus de 300 ch. Allez messieurs les ingénieurs, vous allez pas me dire que l'idée ne vous a pas traversé la tête ? D'ailleurs, peut-être que le projet est déjà en cours, prêt à être dévoilé lors d'un prochain salon. Je ne peux que l'espérer tant j'éprouve du plaisir au volant de cet Audi Q2.

Au fil des jours, je m'habitue à la motorisation et j'opte pour une conduite plus douce. J'utilise cependant le mode « Individual » du Drive Select en paramétrant tout, à l'exception de l'ensemble moteur/boîte, en « Dynamic ». Ainsi, sans trop solliciter le moteur, je peux profiter d'un amortissement et d'un feeling dans le volant totalement à mon goût.

Tout au long de mon essai je n'emprunte pas uniquement des petites routes, j'arpente également les rues de la cité de Calvin, tout comme l'autoroute qui relie Genève à Lausanne. Quelles que soient les circonstances, les voyages se déroulent en toute quiétude. J'ai même l'occasion de tester le système Quattro avec une bonne vingtaine de centimètre de neige sur la chaussée, là encore, rien n'entache mon trajet.

Verdict

Innovant en terme de look par rapport au reste de la gamme Audi, ce Q2 se profile comme un excellent concurrent face aux crossovers à la mode. Je pense

notamment au Mini Countryman, mais aussi à la Fiat 500X, voir au Mercedes-Benz GLA. En fait, il se positionne parfaitement face à tous ces véhicules, quel que soit leur segment de prix, qui misent sur leur physique et leurs possibilités de personnalisation pour attirer une clientèle jeune et dynamique.

Mais toute médaille a son revers. Pour le Q2, il s'agit des tarifs. Plutôt attractif, l'entrée de gamme débute tout juste au dessus de CHF 30'000.- pour un Q2 1.0 TFSI, 116 ch, boite manuelle 6 rapports, traction avant. Mais dès que l'on opte pour des spécifications dont est habituellement friande la clientèle suisse, comme le système Quattro et la boîte S-Tronic, le traitement S-Line pour l'extérieur et l'intérieur, ainsi qu'une motorisation un minimum péchue, l'addition explose rapidement. Exemple avec notre voiture d'essai qui approche les CHF 70'000.- ! Oui oui, vous avez bien lu et en plus, à ce budget, il manque même quelques indispensables options telles que la caméra de recul, les sièges électriques, etc.

Alors, certes, il est un peu cher ce Q2, la qualité se paie. Mais avec lui, Audi a su concevoir un véhicule disposant d'un excellent agrément de conduite et qui casse la relative banalité des voitures de la marque.

<u>Prix et options – Audi Q2 "Sport" 2.0 TDI S-Tronic Quattro</u>

Prix de base : CHF 45'400.-

Peinture métallisée « Orange corail » : CHF 810.-

S Line pack Extérieur : CHF 1'770.-

S Line pack sport : CHF 2’190.-

Blade en gris titane mat : CHF 260.-

Jantes en aluminium coulé Audi Sport style rotor à 5 bras : CHF 2’730.-

Paquet Technique : CHF 2’280.-

Paquet Assistance : CHF 1’630.-

Paquet Infotainment : CHF 2’190.-

Boulons de roue antivol : CHF 40.-

Vitrage Privacy : CHF 520.-

Alcantara Fréquence/cuir : CHF 910.-

Accoudoir central à l’avant : CHF 190.-

Sièges chauffants à l’avant : CHF 430.-

Support lombaire à 4 paramètres : CHF 320.-

Style aluminium dans l’intérieur : CHF 100.-

Pack éclairage : CHF 200.-

Volant cuir multifonctions contour sport au design 3 branches aplati en bas avec palettes : CHF 300.-

Climatisation automatique confort : CHF 720.-

Clé confort avec système d’alarme : CHF 990.-

Paquet rangement et compartiment à bagages : CHF 240.-

Navigation MMI plus avec MMI touch : CHF 1’650.-

Audi virtual cockpit : CHF 600.-

Système Bang & Olufsen : CHF 690.-

Affichage tête haute : CHF 790.-

Pack d’assistance y compris assistant de conduite en embouteillage et assistant d’urgence + Side assist : CHF 690.-

Préparation pour crochet d’attelage : CHF 210.-

Châssis avec régulation d’amortissement y compris Audi drive select : CHF 760.-

Garantie +2 ans / 100’000 km : CHF 600.-

Eléments de l’équipement intérieur étendus mono.pur : CHF 380.-

Bonus Premium : CHF -1’810.-

Prix TOTAL : CHF 68’780.-

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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cet Audi Q2 Sport 2.0 TDI S-Tronic Quattro, ainsi qu’au Centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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…

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com