Essai – Audi Q3 2.0 TDI : Jamais deux sans trois !

Sur nos routes depuis un peu plus d'un an, le troisième larron de la famille « Q » de Audi, le Q3, vient ferrailler dans un segment hautement concurrentiel des SUV compacts à la sauce « Premium », se retrouvant sans complexe face aux leaders compatriotes et étrangers. Il était temps que nous le passions au crible.

- 4 cylindres diesel, 1'968 cm^3
- 177 CV à 4'200 t/min
- 380 Nm de 1'750 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 212 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.2 sec.
- Poids : 1'660 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'385 x 1'831 x 1'608
- Conso. mesurée : 7.9 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 156 g/km (C)
- dès CHF 48'000.-, modèle essayé: CHF 71'860.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Audi n'a de cesse de développer sa gamme. Alors qu'il y a une dizaine d'années

nous n'y comptions que six modèles, ce chiffre est désormais doublé, sans tenir compte des différentes variantes de carrosseries. Le Q3 fait suite aux lancements successifs du pantagruélique Q7 et de son petit frère Q5. La firme aux quatre anneaux décline ainsi vers le bas sa gamme SUV/crossover pour répondre au succès du BMW X1, pionnier du segment, ou la nouvelle coqueluche des beaux quartiers venue d'Outre-Manche, le Range Rover Evoque, voire dans une certaine mesure l'outsider de Sochaux, le Peugeot 3008.

A l'extérieur

Sur ce point, les « marketeux » d'Audi vous parleront de continuité esthétique ou d'esprit de famille. Moi je préfère parler de manque d'originalité, d'aversion caractérisée au risque voire de flemmardise. Le consensuel est devenu le maître-mot, à tel point que, suivant l'angle de vue, il devient difficile de discerner au premier coup d'œil un Q3 d'un Q5.

Coup de gueule poussé, attardons-nous quand même un bref instant sur notre représentant d'Ingolstadt. Calandre single-frame typique de la marque, regard acéré et signature LED dans les projecteurs, lignes sobres et quelques angles bien marqués, on est bien chez Audi. A l'arrière, le hayon, particulièrement incliné et supposé suggérer la sportivité, intègre un becquet et les feux d'un seul tenant viennent se loger à mi-hauteur de l'ouvrant. L'ensemble est épuré, sans fantaisie, germain en somme. Avec 4,39 m de longueur, 1,83 m de largeur et 1,60 m en hauteur, notre Q3 conserve des mensurations tout à fait adaptées à nos cités. Et c'est visiblement son champ d'action favori à voir le nombre de congénères croisés en ville durant mon essai. Malgré sa garde au sol augmentée – bah oui, badge « Q » oblige – je reste tout de même persuadé qu'ainsi surélevé, les principaux faits de gloire du Q3 se résumeront à l'escalade occasionnelle d'un trottoir. Oui, car le reste de la carrosserie est particulièrement exposé sans protections, dont les pare-chocs peints, et donc vulnérable dans une utilisation tout-chemin.

A l'intérieur

Même constat dans l'habitacle où la pointe d'originalité a été apportée lors de la

configuration bi-ton de la planche de bord et la sellerie. Avec le toit panoramique en verre, le résultat s'avère concluant en termes de luminosité. La qualité des plastiques se montre toutefois en retrait des standards de la marque, notamment sur la partie basse de la planche de bord et la console, mais leur grainage demeure agréable au toucher. Ceci dit, en termes de finition et d'assemblage, Audi n'a rien à prouver à qui que ce soit et démontre encore une fois avec ce Q3 que même si son lieu de fabrication se trouve en Espagne, les standards germaniques demeurent immuables.

L'instrumentation est claire et lisible, tandis que l'ergonomie ne souffre d'aucune critique, sauf positive ! Le système MMI, qui commande la radio et le GPS, ne se trouve pas dans le prolongement de l'accoudoir, mais en façade sur la console.

« Forsprung durch Technik » dit le slogan de la marque. Et notre crossover fait la part belle à la technologie dans son équipement – certes pour beaucoup en option. Je citerai, parmi d'autres, le GPS (disponible avec les cartes Google), une connexion internet, l'audio Bose à 14 haut-parleurs et pour les aides à la conduite, l'assistant de maintien de trajectoire, l'affichage des limitations de vitesse ou la surveillance des angles morts.

Malheureusement, le Q3 pêche en termes de modularité. Pour un véhicule à vocation familiale, le constructeur s'est montré radin en rangements. La banquette, certes rabattable, n'offre pas de plancher plat une fois abaissée et le coffre se pare d'une satanée tablette couvre-bagages fixe qui demande une abnégation de cistercien pour la remettre en place après l'avoir sortie de ses « clips ». Le volume offert par le coffre est honorable avec 460 litres, 1'365 litres sans dossier de banquette. En revanche, le seuil de chargement haut peut se révéler handicapant, de même que la forte déclivité de la lunette arrière qui condamne un volume somme toute conséquent.

Cinq passagers prendront aisément et confortablement place à bord, pour autant que les grands gabarits évitent l'arrière. Le dégagement aux jambes est minimal et la garde au toit tout juste suffisante sur notre exemplaire d'essai doté du toit panoramique. La place centrale arrière jouit par contre d'un bel espace aux pieds avec un tunnel de transmission discret.

Sous le capot

C’est un moulin bien éduqué que nous retrouvons sous le capot. En l’occurrence un 2.0 litres TDI développant 177 CV à 4’200 t/min pour un couple maximum de 380 Nm disponible entre 1’750 et 2’500 t/min. Ce bloc se montre volontaire mais est d’une discrétion relative : quelques vibrations au ralenti, claquements à froid, bruit peu agréable à pleine charge. Cependant, accouplé à la boîte de vitesses à double-embrayage S-tronic à sept rapports, ce cocktail est à mon sens idéal sur le Q3, nonobstant quelques hésitations de la boîte lors de franches accélérations depuis les rapports supérieurs ou lors des relances ainsi qu’en conduite dynamique. La puissance est distillée aux quatre roues via le sempiternel système Quattro. A noter également qu’équipé de ce moteur, le Q3 2.0 TDI 177 CV n’est disponible qu’avec la boîte S-tronic et la transmission intégrale.

En termes de consommation, qui dit boîte « automatique » et transmission intégrale dit forcément soif supérieure à la moyenne. Annoncée à 5.9 l./100 km par le constructeur, il faut tout de même compter près de 8 litres (7.93, exactement) pour couvrir 100 km en conduite normale. Sans être extraordinaire, ça reste une valeur tout-à-fait correcte pour ce type de véhicule.

Au volant

Le Q3 avale la route sans sourciller, mais n’est pas aussi sportif que semble le clamer Audi. La tenue de cap est bonne, la direction précise mais on ne peut plus avare en remontée d’informations. La position de conduite derrière le volant est plutôt typée « camionnette » pour mes 1.80 m et des poussières, la faute à une assise de siège très haute, malgré son réglage au plus bas et le maintien latéral insuffisant. Du coup, même si notre crossover compose très bien avec son centre de gravité élevé pour juguler le roulis, une impression d’être balancé en virages de gauche à droite et inversement est déplaisante. Ajoutez à ceci un comportement plutôt pataud et peu incisif à l’entame des courbes, un caractère sous-vireur très marqué, un poids conséquent (1’660 kg) et une boîte de vitesses à laquelle il manque un mode « Sport » pour plus de réactivité, vous comprendrez immédiatement que « Q » n’a rien à voir avec « S » et l’homogénéité de l’ensemble en prend pour son grade. Donc pour le plaisir il faut se déplacer de quelques lettres dans l’alphabet Audi… ou opter pour le « Audi Drive Select », disponible en option – et dont notre modèle d’essai n’était pas équipé – qui permet de paramétrer soit selon des modes prédéfinis ou entièrement à la carte,

la réactivité de la direction et de l'accélérateur, les changements de rapports ainsi que l'amortissement.

Par contre, en utilisation normale le Q3 est un vrai couteau suisse, à l'aise en toutes circonstances, s'affranchissant de sa tâche avec sérieux et placidité. On est loin d'une voiture plaisir, forcément, mais l'amortissement demeure correct et prévenant pour les lombaires, le comportement sécurisant et efficace. Le système Quattro permet de s'aventurer hors des sentiers asphaltés mais ne comptez point sur des parcours de franchissement où le cadet des « Q » sera incontestablement peu, voire pas du tout, à son aise.

Verdict

Loin d'être une Audi au rabais, le Q3 détient sans frémir les armes qui lui permettront d'affronter contre les BMW X1 ou Range Rover Evoque. Sans avoir l'agilité du premier ou le style et les capacités en tout-terrain du second, il reste une valeur sûre et assume parfaitement les tâches qui lui sont confiées, dans un segment plus féroce que jamais. Mais il manque singulièrement de personnalité, de fantaisie et présente surtout une facture toujours aussi salée ! Affiché CHF 48'000.- de base, notre destrier fait payer CHF 71'860.- (après bonus Euro) ses prestations et options toujours aussi nombreuses et onéreuses.

<u>Prix et principales options – Audi Q3 2.0 TDI</u>

Prix de base : CHF 48'000.-

Préparation crochet d'attelage : CHF 240.-

Volant sport multifonctions : CHF 430.-

Barres de toit alu : CHF 140.-

Advanced Key : CHF 600.-

Rétroviseur intérieur jour/nuit : CHF 430.-

Contrôle de pression des pneus : CHF 130.-

Audi side assist plus : CHF 1’680.-

Adaptive Light : CHF 540.-

Climatisation automatique : CHF 600.-

Préparation téléphone : CHF 340.-

Boulons de roue antivol : CHF 50.-

Applications mélèze brun foncé : CHF 580.-

Assistance de stationnement : CHF 1’360.-

Eclairage bi-xenon : CHF 1’520.-

Changeur CD : CHF 630.-

Revêtement cuir « Nappa » : CHF 2’980.-

Système de navigation plus MMI : CHF 4’150.-

Système d’informations : CHF 180.-

Paquet lumière : CHF 370.-

Protection antiremorquage : CHF 620.-

Audi hill hold assist : CHF 130.-

Sièges avant chauffants : CHF 510.-

Open sky system : CHF 1’850.-

Baguettes latérales en alu : CHF 250.-

Tempostat : CHF 420.-

Déactiveur airbag droit : CHF 160.-

Pack vide-poches et pack coffre : CHF 280.-

Bose sound : CHF 1’150.-

Roues alu 5 double branches : CHF 1’070.-

Accoudoir central avant : CHF 250.-

Baguettes de seuil en alu : CHF 160.-

Sièges avant électrique : CHF 1’460.-

Bonus EURO : – CHF 2’400.-

Prix TOTAL : CHF 71’860.-

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

Nos remerciements à Audi Suisse pour le prêt de cet Audi Q3 2.0 TDI.

A lire aussi

Essai – Audi Q5 Hybrid Quattro : Un exercice minimal…

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

AG·42271
W.A.Y.

Q3
quattro
W.A.Y.

TDI

AG 42271

W.A.Y.

AG·42271
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

OFF
OFF
20.5°C
20.5°C
AC
AUTO
AUTO
FRONT
REAR

Arnay
-le-Duc
Dijon
Gray
Vesoul
Gérardmer
Beaune
Dole
Besançon
Belfort
Pont-de-
Roide
Lons-le-
Saunier
Pontarlier
La Chaux-
de-Fonds
Yverdon
-Les-Bains
Morez
Bern
Lausanne
Genève
Thun
Saanen
Guidage
Réglages
20 km
820 m
TMC
TP
16:22

START
ENGINE
STOP
W.A.Y.

1/min x1000
offroad
P
+10.0°c
km/h
W.A.Y.

AG·42271
W.A.Y.

AG·42271
W.A.Y.

AG·42271
W.A.Y.

W.A.Y.

AG · 42271
W.A.Y.

AG·42271
W.A.Y.

AG·42271
Q3
TDI
W.A.Y.