Essai – Audi Q7 e-tron Quattro : Espace XL pour conso verte

Dans la version e-tron de son imposant SUV, le Q7, la marque aux anneaux propose une voiture à propulsion hybride sur laquelle la capacité des batteries a été augmentée et un système de recharge secteur installé. Audi offre ainsi une propulsion en mode tout électrique sur une cinquantaine de kilomètres à bord d'un gros véhicule.

- V6 diesel / PHEV, 2'967 cm^3
- 373 ch à 3'230 t/min
- 700 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 223 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.0 sec.
- Poids : 2'520 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'052 x 1'968 x 1'741
- Conso. mesurée : 7.02 l/100 km
- Emissions CO_2 : 50 g/km (D)
- dès CHF 98'950.-, mod. essayé: CHF 135'580.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

J’aime suivre avec attention les évolutions technologiques dans le monde automobile. Au moment de prendre en mains cette version e-tron du Q7, je suis donc impatient de découvrir ce qu’elle offre en terme d’agrément de conduite.

Il me tarde également de mettre à l’épreuve sa propulsion mixte électrique et thermique. Voyons donc de quoi cet Q7 e-tron Quattro est capable.

A l’extérieur

Ce n’est pas à l’extérieur que l’on trouve de quoi distinguer avec évidence le Q7 e-tron de son frère à moteur thermique. Les différences sont ténues et seul un œil exercé saura les distinguer. En faisant abstraction des gros marquages latéraux dont est affublée ma voiture de presse, la seule différence réside dans une trappe supplémentaire côté conducteur qui permet la recharge électrique du véhicule et dans les insignes spécifiques.

Vus de côté, les plus de 5 m de long (5.052 m) proposent une esthétique typiquement Audi qui fait penser à un break dont on aurait augmenté la hauteur. Les porte-à-faux sont assez longs, 97 cm à l’avant et 108 cm à l’arrière. Les longues portes limitent l’aisance d’accès à bord lorsqu’il y a peu d’espace latéral pour leur ouverture. Avec plus de 2,2 m de largeur aux rétroviseurs, le Q7 n’est pas particulièrement à l’aise en ville. La face avant reprend tous les éléments du style Audi. L’ensemble des projecteurs à LED – feux de croisement, de route et de

brouillard/virages – est regroupé dans le bloc optique principal. L'arrière est lui aussi un classique de la marque. Il offre un important espace de chargement avec un système pneumatique de réglage de la hauteur du véhicule actionnable depuis l'intérieur du coffre. Autre atout sécurité, une fermeture assistée de toutes les portes qui évite de rouler avec une portière mal fermée.

Esthétiquement, on ne peut pas dire que la ligne du Q7 soit très dynamique. Elle est fluide et plutôt équilibrée mais manque sérieusement de caractère à mes yeux. Toutefois, par sa taille, le Q7 est relativement imposant et sait se faire admirer. Le poids est conséquent, avec 2'520 kg conducteur compris, et même 3'185 kg en poids total autorisé. Ce Q7 permet de remorquer des charges jusqu'à 2'800 kg et 3'500 kg pour la version avec suspensions pneumatiques.

A l'intérieur

La qualité de finition Audi est immédiatement visible alors que je m'installe derrière le volant. Davantage même que la qualité, c'est toute l'ergonomie Audi des modèles récents que je retrouve ici avec une ambiance identique à celle des breaks ou berlines de la marque.

Je reconnais notamment le grand écran digital qui remplace le bloc compteur et qui permet d'afficher toute sorte d'informations habituellement cantonnées à l'écran central de la planche de bord. Qu'il s'agisse d'information analogique (compteur et compte-tours) ou digitale (ordinateur de bord, GPS, téléphone, etc.), cet écran peut les afficher en fonction des paramètres choisis par le conducteur.

Petite particularité du e-tron : ses deux jauges de carburant, l'une pour le diesel, l'autre pour la charge des batteries.

Au centre, au-dessus des commandes de climatisation, on trouve une touche dénommée « EV » qui n'existe pas sur les autres modèles. Elle permet de sélectionner le mode de propulsion : tout électrique, hybride ou maintien de la batterie, ce dernier favorisant la propulsion thermique. Il n'y a pas moins de 7 modes de conduites, dont les modes « all road » et « individual », ce dernier permettant un réglage personnalisé.

L'espace aux places arrière ainsi que la garde au toit sont particulièrement généreux, même pour un passager de plus d'un mètre quatre-vingt. Le siège central contient un repose-bras intégrant lui-même un porte-gobelet. Le grand toit vitré panoramique apporte de la luminosité supplémentaire, limitée toutefois par sa vitre teintée plutôt sombre. D'une largeur de 1.21 mètre, le coffre est très spacieux avec 650 litres en position standard et jusqu'à 1'835 litres sièges rabattus.

Autre particularité, comme en mode électrique il n'y pas de possibilité d'utiliser l'eau de refroidissement du moteur thermique pour le chauffage de bord, Audi propose un système, très efficace au demeurant, de pompe à chaleur pour réchauffer l'habitacle.

Sous le capot

Notre Q7 e-tron combine donc deux groupes propulseurs : un moteur diesel et un propulseur électrique.

Le V6 3.0 litres diesel développe ses 258 ch à 3’250 t/min et un couple s’élevant à 600 Nm à 3’000 t/min. Quant au propulseur hybride, il développe un couple électrique de 350 Nm à 2’550 t/min et une puissance électrique de 94 kW, équivalant à 127 ch à 2’600 t/min. Il est associé à des batteries haute tension Li-ion de 17.3 kWh. Cette capacité offre une autonomie « tout électrique » allant jusqu’à 56 km. La puissance totale atteint donc 373 ch. Elle propulse le e-tron de 0 à 100 km/h en 6 secondes et à 223 km/h en pointe.

La boîte à 8 vitesses est de type Tiptronic avec commande automatique ou par palettes au volant. Mon véhicule est équipé de l’option suspensions pneumatiques qui permet de régler la hauteur de caisse. Ainsi, la garde au sol est réduite en mode « dynamique » et peut être relevée de quelques centimètres en mode « all road ».

La consommation annoncée s’élève à 1.9 l/100 km de diesel et 19.0 kWh/100 km en cycle mixte. Ces données spectaculaires ne sont atteintes que lors du protocole de mesure des émissions polluantes dont la distance est limitée à quelques dizaines de kilomètres. En comparaison, durant mon essai où je parcours des trajets d’environ 100 kilomètres en moyenne et malgré un assistant prédictif qui sélectionne le mode le plus avantageux en fonction du trajet à parcourir et en rechargeant chaque fois que possible les batteries, ma consommation s’élève à 7.02 l/100 km sur un total de presque 2’000 km. C’est très honorable pour un véhicule de ce poids mais c’est très loin de ce qu’annonce la fiche technique. Il faut en être conscient avant d’acquérir une telle auto.

Au volant

Je parcours les trente premiers kilomètres de mon essai en mode tout électrique et j'avoue être séduit par le confort et la douceur qu'offre l'Audi Q7 e-tron dans ce mode. La gestion de la pédale d'accélérateur est douce et la puissance suffisante pour se fondre dans le trafic. En revanche, avec les températures d'un mois de décembre pourtant clément, l'autonomie électrique est plus limitée qu'annoncée : à pleine charge des batteries, la jauge indique 46 kilomètres, mais je ne parviens pas à parcourir plus de 42 en tout électrique.

Dans tous les modes, y compris « hybride » et « maintien de batterie », le démarrage de l'arrêt se font en électrique et ce n'est que lorsque la vitesse atteint 25 km/h que le moteur thermique démarre et participe à la traction. Et quel que soit le mode, lorsqu'on demande une puissance importante, les deux groupes propulseurs cumulent leurs contributions. Au lever de pied, le moteur thermique s'arrête sans délai et le freinage recharge les batteries. Je suis bluffé par la gestion développée par Bosch qui gère le tout sans aucun à-coup pour les occupants, le tout dans une très bonne insonorisation qui participe à l'impression de confort. C'est vraiment impressionnant !

Je suis nettement moins emballé par le comportement du Q7 e-tron. Quel que soit le mode de conduite choisi, l'amplitude de la suspension est mal amortie et le véhicule rebondit exagérément sur les bosses de la chaussée. Certes, le choix du mode « dynamique » améliore légèrement le comportement mais ça reste loin de ce que j'attends d'un véhicule offrant près de 400 ch. On dirait un peu le confort à l'américaine des années 80. De plus, la direction variable me paraît exagérément démultipliée dans sa section médiane. A plusieurs reprises, en inscrivant en courbe le Q7 à bonne vitesse, je me surprends à devoir rajouter du volant pour garder le véhicule sur le rayon de la courbe.

Une pleine charge des batteries nécessite environ 10-12h sur une prise 220V

classique. Ce temps peut être largement réduit par l'installation d'une borne de recharge à plus fort ampérage.

Verdict

Cette évolution e-tron du Q7 amène une réelle économie à qui l'utilisera régulièrement pour des trajets pas trop longs avec des possibilités de recharge régulière. Pour une utilisation sur de plus long trajet, il faut plutôt concevoir le Q7 e-tron comme un véhicule hybride. J'apprécie particulièrement l'excellente gestion des différents propulseurs qui sait se faire oublier tant tous les transferts entre différentes propulsions qui se font le plus naturellement du monde.

Je regrette en revanche le comportement de la voiture qui, bien que rigoureux par ses trains roulants, dégrade le confort par un amortissement peu convainquant qui ne parvient pas à contenir l'amplitude des suspensions et par une direction trop démultipliée qui annihile toute sensation de précision du train avant. Dommage, car ces défauts enlèvent beaucoup d'agrément à un véhicule très réussi par ailleurs.

Avec un prix de base de CHF 98'950.-, il faut bourse délier pour s'offrir ce modèle dans sa version « verte ». Le prix de ma voiture de test, avec son équipement pléthorique, atteint même la très coquette somme de CHF 135'580.-.

<u>Prix et options – Audi Q7 e-tron Quattro</u>

Prix de base : CHF 98'950.-

Sièges à contour individuel (avant) : CHF 4'420.-

Sièges cuir Valcona : CHF 3'320.-

Suspensions pneumatiques : CHF 2'670.-

Décor supérieur Beaufort : CHF 2'560.-

Paquet d'assistances de conduite Tour : CHF 2'470.-

Toit vitré panoramique : CHF 2'280.-

Paquet d’assistances ville et parking : CHF 2’120.-

Paquet cuir : CHF 2’020.-

Affichage tête haute : CHF 1’810.-

Crochet d’attelage rétractable électriquement : CHF 1’760.-

Roues Aero Design : CHF 1’560.-

BOSE Sound System : CHF 1’500.-

Clé Confort (ouverture sans clé) : CHF 1’270.-

Projecteur LED Audi Matrix : CHF 1’250.-

Verrouillage centralisé : CHF 840.-

Peinture laquée : CHF 720.-

Sièges avant à mémoire : CHF 710.-

Sièges avant à aération et dispositif massant : CHF 600.-

Vitres teintées : CHF 590.-

Sièges chauffants avant et arrière : CHF 520.-

Colonne de direction ajustable électriquement : CHF 520.-

Banquette arrière Plus : CHF 510.-

Airbags latéraux arrière : CHF 470.-

Volant sport cuir : CHF 450.-

Ciel de toit noir : CHF 410.-

Stores de fenêtre : CHF 370.-

Seuil de chargement à hauteur variable : CHF 370.-

Eclairage d’ambiance : CHF 360.-

Télécommande de garage intégrée : CHF 320.-

Pré-câblage système de divertissement arrière : CHF 250.-

Séparation de coffre réglable en filet : CHF 120.-

Garantie +2 ans / 100’000 km : CHF 1’560.-

Abonnement Audi Connect (3 ans) : CHF 410.-

Bonus Premium : CHF -5’930.-

Prix TOTAL : CHF 135’580.-

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 Q7 e-tron Quattro, ainsi qu’au Centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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 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