

Essai - Audi SQ5 3.0 TFSI : Légers changements pour garder les clients fidèles

Alors que tous les constructeurs jettent leurs forces dans le segment de SUV qui supplante tous les autres par sa croissance soutenue, Audi se devait de renouveler son Q5 dont la première version aura déjà 10 ans. Découverte de la version sportive, le SQ5 désormais aussi disponible en Suisse avec la motorisation essence.



- V6, turbo, essence, 2'995 cm³
- 354 ch de 5'400 à 6'400 t/min
- 500 Nm à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses Tiptronic, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.4 sec.
- Poids : 1'945 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'663 x 1'893 x 1'590
- Conso. mesurée : 11.2 l/100 km
- Emissions CO₂ : 195 g/km (G)
- dès CHF 79'150.-, mod. essayé: CHF 101'470.-

Présenté pour la première fois en 2008, l'Audi Q5 a vu une première déclinaison S qui proposait deux motorisations Essence TFSi et Diesel TDi de respectivement 354 et 313 ch. Seule la seconde avait été importée en Suisse et essayée par Wheels And You.

La deuxième génération, présentée en 2016, renouvelle l'ensemble de la gamme puis, en 2017, le SQ5 sans faire évoluer sa puissance pour autant. L'esthétique extérieure est modernisée mais, excepté cette évolution de style, l'offre actuelle demeure très semblable à la précédente.



A l'extérieur

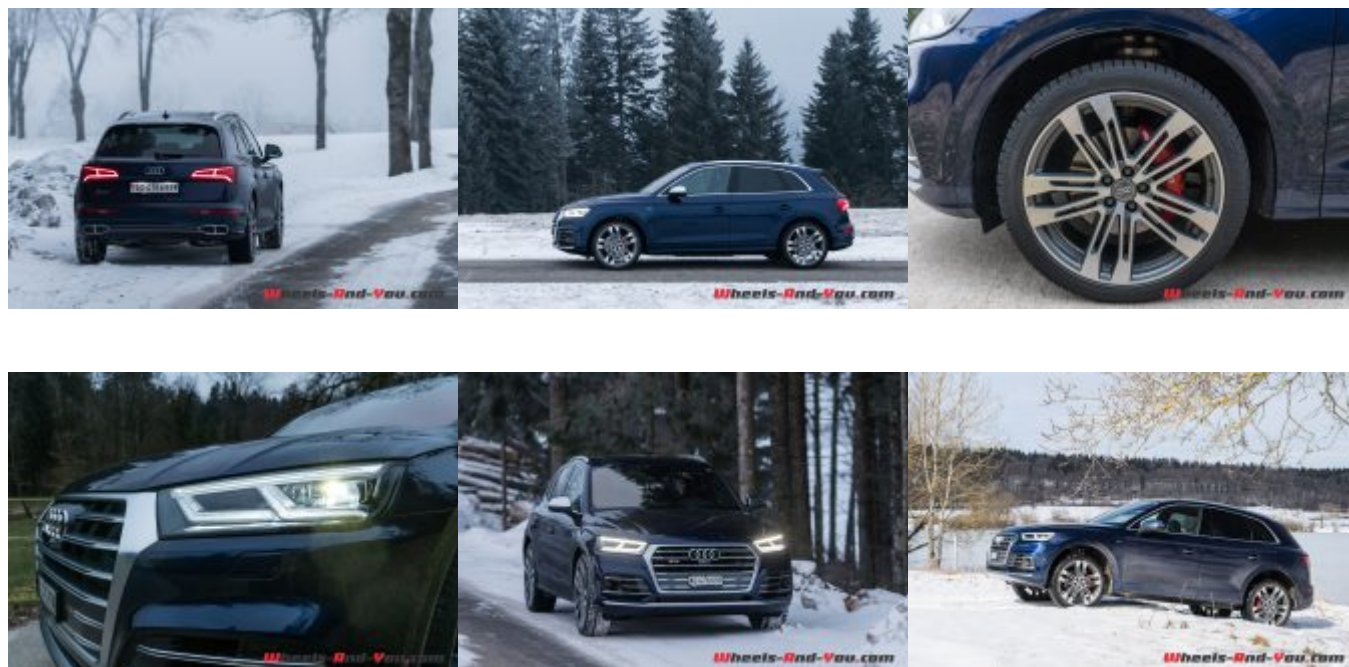
C'est sans doute l'évolution la plus visible : la réapparition d'arrêtes saillantes dont le dessin tout en rondeurs de la première version était exempt. Sur cette dernière-née, phares et feux arrière sont reliés par une longue veine ondulant d'un bout à l'autre du flanc, donnant un style plus affirmé au véhicule.

A l'avant, la calandre trapézoïdale de la précédente mouture a laissé place au nouveau design hexagonal assez anguleux que l'on retrouve sur tous les modèles récents, véritable identité visuelle de la marque aux anneaux. Les feux à LED sont plus allongés alors que le bouclier avant intègre de petits feux antibrouillard. L'éclairage LED ne m'impressionne ni par sa puissance, ni par son homogénéité.

L'arrière a également été modernisé avec des feux LED. Curiosité, les échappements que l'on croit voir au bas du pare-chocs sont factices, les véritables sorties étant dissimulées sous le bouclier arrière. Avec une largeur de 1.893 m sans rétroviseur, vu de $\frac{3}{4}$ arrière, le SQ5 est râblé et puissant, effet encore renforcé par les grandes roues de 21 pouces en option. La longueur progresse aussi à 4.663 m alors que la hauteur perd 2 cm à 1.590 m. Grâce à l'utilisation élargie de l'aluminium, le poids descend à 1'945 kg, soit 55 kg de moins que les

deux tonnes de la première version.

Dans l'ensemble, si le design s'est clairement modernisé, il reste très consensuel et, sans surprise, dans la droite ligne des dernières productions Audi. Il gagne toutefois un peu de caractère par rapport à celui de sa devancière.



A l'intérieur

Là également, si j'excepte la position de conduite plus haute que dans une berline, je me croirais presque au volant de l'Audi A4 que j'avais essayée pour Wheels And You il y a bientôt deux ans. Tableau de bord, commandes sur le tunnel central, commandes de climatisation ou présentation de l'écran central, l'ensemble est quasiment identique en tous points. La style demeure très germanique, sans fioritures, et manque toujours un peu de gaieté.

Bien sûr, de par son gabarit supérieur, le SQ5 offre passablement d'espace en plus à ses occupants. La taille du coffre gagne 10 litres à 550 l, soit la même chose que ces deux concurrents directs, le BMW X3 et le Mercedes-Benz GLC, et sensiblement mieux que le Porsche Macan avec ses 500 l. La banquette est désormais coulissante et permet d'atteindre 610 litres en position avancée. L'espace de chargement monte à 1'600 litres une fois les dossiers arrière rabattus.

Je regrette une position de conduite trop haute et ainsi moins confortable mais ce point mis à part, l'ergonomie est bien pensée et très agréable. Le grand écran

devant le conducteur propose divers modes d'affichage dont un très agréable mode « Sport » avec compte-tours central et affichage de vitesse digital, et le désormais connu « Virtual Cockpit ». Tous regroupent l'ensemble des informations nécessaires au conducteur de manière efficace et plaisante.

La qualité de finition est à l'avenant des standards de la marque et donc d'excellente facture. Le grand toit vitré panoramique dont est équipé mon véhicule de presse amène un surplus de luminosité, surtout aux places arrière. En résumé, autant que par l'extérieur, je ne suis ni surpris ni dépaycé par cet intérieur conforme à ce que la marque nous propose au travers de sa gamme actuelle.



Sous le capot

Le SQ5 est toujours propulsé par un V6 Turbo 3.0 l TFSI à 90° développant 354 ch (260kW) entre 5'400 et 6'400 t/min et un couple de 500 Nm à 4'500 t/min. Avec la cure d'amaigrissement déjà évoquée, ce SQ5 abat le 0 à 100 km/h en 5.4 sec, ce qui est plutôt honorable pour un SUV. Particularité intéressante, le refroidissement du bloc et de la culasse sont séparés, permettant une meilleure gestion des températures et notamment un temps raccourci pour la montée en température au démarrage.

La boîte est une Tiptronic à 8 rapports qui s'accorde bien au véhicule. Les modes de conduite en modifient les règles de passage des rapports. Ainsi, par exemple, en mode Dynamic, le passage au rapport supérieur est vraiment rapide, comparable à l'agrément d'une berline sportive moderne.

La nouvelle transmission Quattro Ultra permet désormais d'envoyer l'intégralité du couple sur un seul essieu si les conditions d'adhérence le nécessitent. Lorsqu'un surplus de traction n'est pas nécessaire, elle désactive également l'essieu arrière pour une économie d'env. 0.3 l/100 km. En option, un différentiel à glissement limité est disponible pour le pont arrière.

L'adoption de suspensions pneumatiques offre une garde au sol variable. Le mode « Offroad Plus » augmente les capacités tout chemin du SQ5 en élevant le véhicule d'environ 5 cm.



Au volant

D'emblée, et comme évoqué précédemment, je regrette une position de conduite trop haute, même le siège réglé au plus bas. Heureusement, le volant est réglable en hauteur et profondeur, permettant de trouver une position acceptable. Les sièges sont beaux mais ne présentent pas un maintien optimal. Je retrouve cette incompréhensible commande de vitesse séquentielle inversée, contraire à toute logique. Je ne l'utilise pas, me rabattant sur les palettes au volant. Alors que la direction est trop démultipliée à mon sens, avec 3 tours ½ de butée à butée, et que je regrette le volant avec un replat inférieur inutile et peu agréable à l'usage, ce sont là mes seules critiques sur l'ergonomie du véhicule par ailleurs exemplaire. Toutes les commandes sont judicieusement placées et faciles à utiliser.

Le V6 est onctueux et particulièrement linéaire dans ses montées en régime et, avec un régime de couple haut placé, cela gomme en bonne partie la sensation de puissance, donnant l'impression qu'on ne dispose pas vraiment des 354 ch annoncés. En comparaison, l'Alfa Romeo Stelvio Q4, qui pèse 200 kg de moins mais ne dispose que de 280 ch, accélère tout aussi fort. Les reprises n'ont rien d'exceptionnel non plus et il faut rester au-dessus de 3'500 t/min, nécessitant souvent de rétrograder d'un voire de deux rapports, pour franchement relancer ce SQ5. A la lecture de la fiche technique, j'avoue que je m'attendais à plus de sensations et d'agrément moteur.

Côté transmission, en boîte auto et mode confort, les changements de rapport sont onctueux et presque imperceptibles si ce n'est par le régime moteur. Par contre, le changement par les palettes n'est pas particulièrement rapide et il faut

passer en mode Dynamic pour que cela s'améliore.

Le mode confort des suspensions convient pour une utilisation en ville ou à vitesse contenue, mais l'amortissement n'est pas suffisant lorsqu'on augmente le rythme. La sélection du mode Dynamic améliore nettement les choses, le SQ5 virant à plat mais conservant pourtant un confort bienvenu pour ce segment de véhicule. Sur ce point, c'est mieux que le Q7 e-tron que j'avais essayé l'année dernière. Par contre, le changement des règles de passage des rapports entraine des changements de vitesse à régime trop élevé, rendant le véhicule exagérément bruyant, qui plus est avec un échappement alors libéré. En roulant en boîte auto, je préfère ainsi le mode Individual qui permet de choisir un tarage de suspension dynamique tout en maintenant la boîte en mode confort.

Malheureusement, la démultiplication excessive de la direction empêche d'être précis sur les routes tortueuses, donnant même parfois un ressenti flou, et nécessite trop de mouvements de la part du conducteur. A l'heure où toutes les directions sont désormais assistées, je ne comprends pas ce choix, même pour un SUV.

Sur chaussée enneigée, le comportement est très sous-vireur, un choix traditionnel des ingénieurs châssis d'Audi. Quant au freinage, il est parfait pour un SUV, même sportif. En moyenne, sur les quelques 1'450 km de mon essai effectué principalement sur des routes secondaires, la consommation d'essence 95 octanes s'élève à 11.6 l/100 km, soit largement plus que les 8.5 l/100 km annoncés en conduite mixte. En roulant très tranquillement avec la moitié des km sur autoroute, j'obtiens tout de même un plein à 10.7 l/100 km.





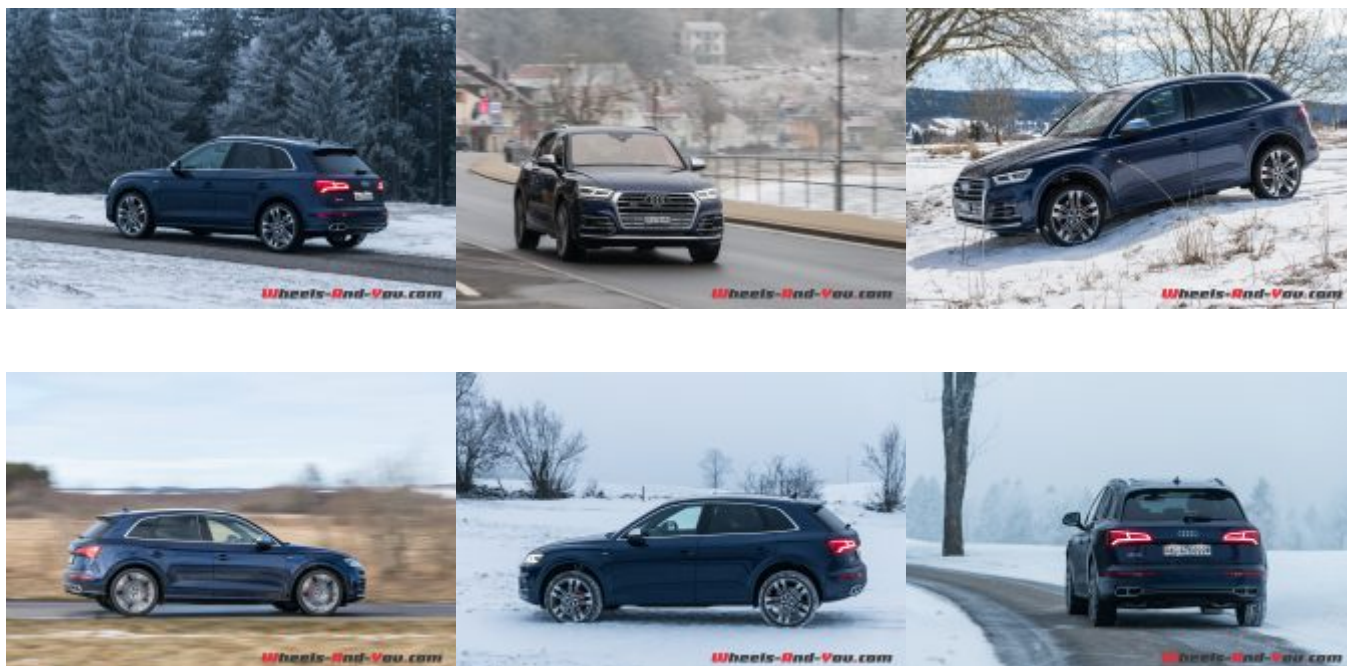
Verdict

Par rapport à la première version, Audi n'a pas changé sa recette mais l'a faite progresser, d'un point de vue esthétique notamment où ce nouveau SQ5 affiche un caractère plus marqué. Sur l'aspect ergonomique, à part la commande séquentielle inversée absurde et la position trop haute, c'est un sans-faute. Quant à l'aspect dynamique général, il est aussi en net progrès. Typiquement Audi dans ce qu'elle propose, nul doute que cette seconde version séduira les adeptes de la marque et alimentera le marché de l'occasion des précédentes versions.

Je regrette tout de même que le comportement dynamique et le plaisir de conduite, malgré la progression réelle, reste encore sensiblement en retrait de ce que distillent les Jaguar F-Pace, BMW X3 ou Alfa Romeo Stelvio et cela même à un prix sensiblement supérieur. Mon véhicule de test dépasse les CHF 100'000.- malgré un rabais Premium de plus de CHF 5'500.-. Certes, la liste des options est longue et fait largement croître le prix de base à CHF 79'150.-.

Je suis convaincu que s'il n'arborait pas les quatre anneaux de la marque, le SQ5 aurait fort à faire face à la concurrence. Dommage tout de même qu'Audi ne prenne pas un peu plus de risques pour nous proposer un véritable SUV de caractère plutôt que se reposer sur son image de marque technologique de référence avec transmission Quattro, et cela même si le succès sera assurément au rendez-vous pour les chiffres de vente.





Prix et options - Audi SQ5 3.0 TFSI

Prix de base : CHF 79'150.-

Pré-équipement crochet d'attelage : CHF 250.-

Volant multifonctions : CHF 150.-

Toit vitré panoramique : CHF 1'940.-

Sièges chauffants AV et AR : CHF 430.-

Décor carbone Atlas : CHF 620.-

Virtual cockpit Audi : CHF 320.-

Affichage tête haute : CHF 1'280.-

Eclairage LED adaptatif Audi Matrix : CHF 930.-

Pack Confort : CHF 2'150.-

Etriers de frein rouges : CHF 400.-

ACC plus : CHF 1'360.-

Roues alu 21" : CHF 2'020.-

Pack Technic : CHF 1'810.-

Différentiel arrière Sport : CHF 1'760.-

Pack assistance ville & parking : CHF 2'030.-

Banquette arrière coulissante : CHF 460.-

Système audio B&O : CHF 1'110.-

Vitres teintées : CHF 630.-

Roue de secours : CHF 240.-

Pack lumière d'ambiance : CHF 180.-

Ouverture sans clé SafeLock - alarme : CHF 1'370.-

Cuir nappa S-Line : CHF 1'170.-

Pare-brise chauffant : CHF 550.-

Assistance de démarrage en côte : CHF 110.-

Pack Infotainment : CHF 3'430.-

Bonus Premium : CHF -5'540.-

Prix TOTAL : CHF 101'470.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cet Audi SQ5 3.0 TFSI, ainsi qu'au Centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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...

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



