

Essai - Audi Q4 Sportback e-tron 50 : un SUV au look dynamique et 100% électrique

Les constructeurs traditionnels continuent leur offensive avec des véhicules totalement électriques et ce Q4 Sportback est la dernière mouture de chez Audi. Au menu, un SUV au look plus dynamique grâce à un toit plus court. Compte rendu après une semaine à bord de ce tout électrique.



- 2 moteurs électriques
- 220 kW (299 ch)
- 472 Nm
- Boite de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.2 sec.
- Poids : 2'210 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'588 x 1'865 x 1'614
- Conso. mesurée : 20.5 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 63'800.-, mod.essayé: CHF 92'530.-

Le Q4 est le SUV compact tout électrique de la marque aux anneaux et récemment la version Sportback a débarquée sur nos routes pour compléter la gamme. Retour sur cette expérience avec une voiture qui préfigure le futur du constructeur au niveau de la motorisation mais également de ses aides à la conduite.



A l'extérieur

Pour commencer, il faut noter que la marque parle de ce SUV comme un format compact et ça, j'ai de la peine à adhérer car avec une longueur de pratiquement 4.6 mètres, ce Q4 est imposant. La faute aussi à ce design avec une calandre dessinée d'un bloc sans aucune ouverture et qui donne une certaine lourdeur sur la partie avant.

Bien entendu, le style Sportback améliore la ligne du crossover avec un décrochage du toit et un hayon arrière plus incliné ce qui confère au véhicule un air un peu plus dynamique. Bien entendu ça se paye au niveau du volume du coffre mais pas à l'espace lié aux places à l'arrière.

Les jantes « rotor evo » à 5 bras en option contribuent aussi à cette dynamique et, de profil, ce Q4 Sportback e-tron dégage une certaine sportivité même si l'arrière reste un peu pataud à mon goût.





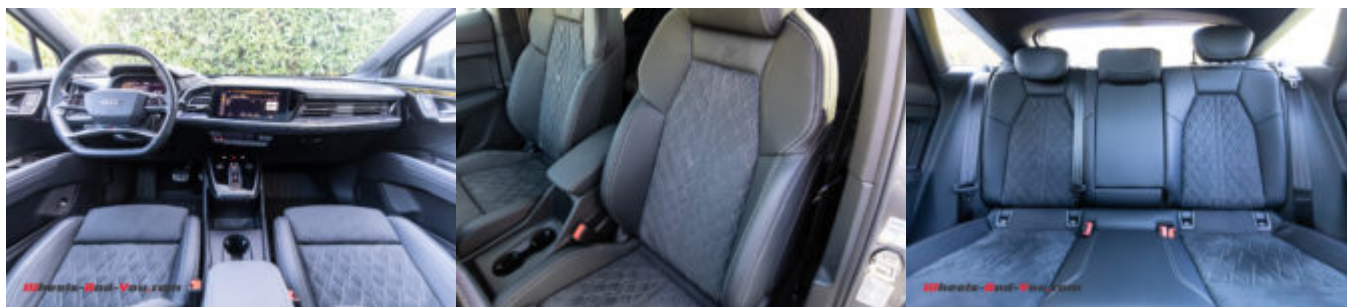
A l'intérieur

Grâce à la « clé confort », l'instrumentation s'active aussitôt que je prends place à bord. Nul besoin d'appuyer sur le bouton start/stop, je peux directement sélectionner la marche avant ou arrière, ce qui est un détail appréciable. Audi propose un seul volant et il est clairement hérité d'une version sportive ce qui, malgré une apparence flatteuse, va s'avérer ennuyeux dans des manœuvres en ville ou même lors de trajets autoroutiers.

D'une manière générale, l'habitacle est richement aménagé avec plus de CHF 6'000.- d'options, sans compter la partie liée à l'ordinateur de bord ou le pairage avec le mobile... c'est 10% du prix de la voiture. Le résultat est au rendez-vous avec des matériaux de qualité, un agencement irréprochable et des sièges confortables et attractifs grâce aux surpiquûres blanc formant des losanges.

L'espace à bord est excellent avec notamment la disparition du canal central pour les places situées à l'arrière ce qui permet d'avoir une place au centre confortable pour les jambes et la hauteur de tête. Bien entendu, il est aussi possible de connecter ses appareils électroniques préférés via des ports à l'avant mais aussi à l'arrière.

Enfin, il est notable que le modèle Sportback ne péjore pas trop le volume de chargement du coffre avec un total de 520 litres contre 535 litres pour le modèle classique. Ce volume peut être porté à 1'460 litres contre 1'490 litres. Des chiffres suffisants mais pas exceptionnels pour un véhicule de cette taille.



Sous le capot

La version 50 dont nous disposons pour cet essai est livrée avec la fameuse transmission « Quattro », enfin son appellation uniquement. Dans les faits, ce sont deux moteurs qui permettent d'atteindre une puissance cumulée de 220 kW (299 ch) au travers d'un moteur asynchrone de 150 kW sur l'axe arrière et un moteur synchrone de 70 kW sur l'axe avant. Le couple total s'élève à 472 Nm et, comme sur toutes les voitures électriques, il est disponible immédiatement.

A noter, qu'il n'y a malheureusement pas de place sous le capot à l'avant ce qui limite l'espace de rangement et que la batterie permet de cumuler 82 kWh brut.



Au volant

Une fois assis, la voiture permet de sélectionner immédiatement une vitesse et de démarrer sans attendre et sans pression sur le bouton start/stop. Le frein à main est automatique et il se relâche dès que j'appuie sur l'accélérateur.

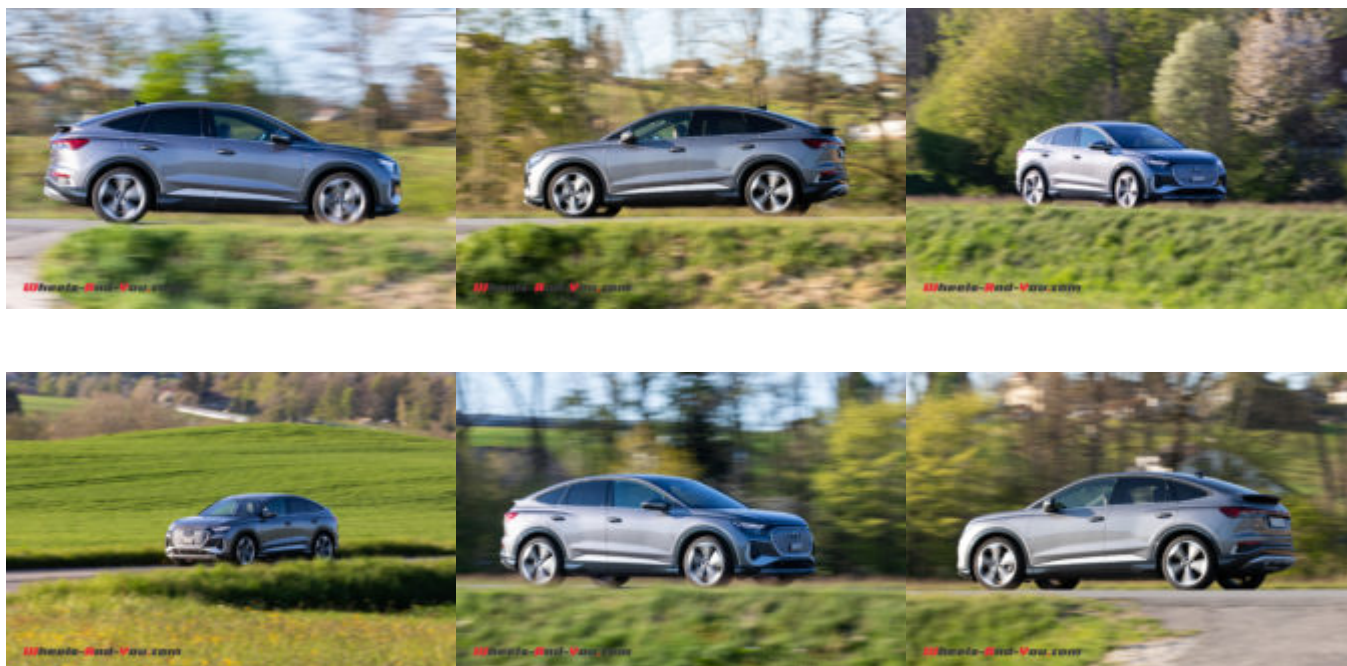
Dès les premiers mètres, j'apprécie le silence, le confort et la visibilité, même si elle est réduite dans le rétroviseur, il y a une caméra de recul. Le système MMI estampillé Audi offre de bons contrastes et une excellente luminosité. Toutefois il montre parfois une latence un peu agaçante lors de la sélection d'un menu ou d'un bouton et à l'heure des écrans super-réactifs des téléphones intelligents et tablettes, c'est un peu gênant.

Cela dit, il y a une bonne surprise via l’affichage tête haute qui apporte une sécurité passive supplémentaire pour conduire et vérifier la vitesse en un clin d’œil tout en gardant les yeux sur la route. De plus, ce Q4 est aussi équipé du système de réalité augmentée et la technologie est intéressante puisqu’elle permet d’afficher des informations complémentaires via le « AR Field » de l’affichage tête-haute. En gros, ce système affiche des alertes vis-à-vis des autres véhicules ou des icônes pour indiquer où tourner précisément lors d’une conduite guidée. Il faut un peu de pratique mais je pense que les prochaines années verront de plus en plus de système de ce type.

Et au niveau de la conduite ? Avec 299 ch et un couple immédiat de 472 Nm, notre SUV se veut très réactif dans un mode de conduite « dynamique » avec un 0 à 100 km/h franchi en un peu plus de 6 secondes. Cependant, dans le mode « économique », l’ordinateur de bord va tout faire pour préserver au maximum les batteries, ce qui rend ce Q4 un peu apathique. Entre ces deux modes, il y a l’embarras du choix et le conducteur peut même individualiser certains éléments. La direction est très filtrée et les assistances multiples demandent de l’habitude au conducteur pour qu’il ne soit pas distrait par les messages qui peuvent s’afficher ou l’émission de sons en tout genre. A noter l’excellent système audio Sonos Premium qui restitue un bon espace sonore et dans tous les styles musicaux.

A l’usage, je trouve ce volant « plat » peu pratique dans des manœuvres urbaines. Même sur autoroute, lors d’un long trajet et le repositionnement des mains sur les différentes branches, j’ai la mauvaise surprise d’effleurer sans le vouloir les touches digitales sur le volant. Surprise garantie et point de salut puisque c’est le seul volant disponible. Autre petit grief, les pédales de frein et l’accélérateur sont très proches et il y a un grand espace avec le repose-pied gauche. Cet espace est certainement comblé par la pédale d’embrayage dans d’autre modèle mais sur le Q4, la marque aurait pu donner un peu plus d’air entre les deux pédales.





Verdict

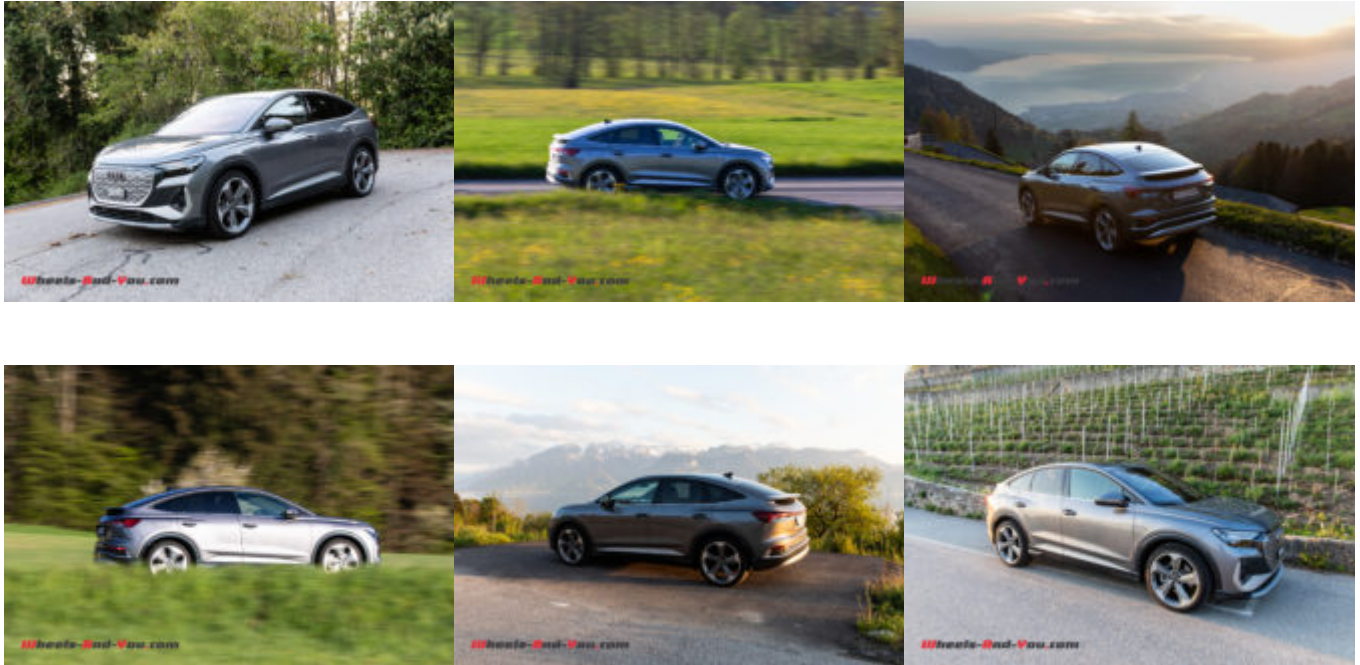
La catégorie des SUV est toujours plus vaste avec des formes et des volumes divers. Ce dernier Q4 vient confirmer cette règle avec une approche un peu plus dynamique au niveau du style. En revanche, malgré des dimensions importantes, le coffre offre un volume inférieur à celui d'une Golf break ce qui, pour un véhicule de cette taille, laisse tout de même un peu perplexe.

Au-delà de ce constat, il faut aussi reconnaître que rouler en Audi a un prix. Si le modèle de base est concurrentiel, équiper son véhicule au travers de la longue liste d'options permet d'atteindre des prix vertigineux. Par exemple, notre modèle d'essai démarre à CHF 63'800.- auquel le constructeur a rajouté quasiment CHF 30'000.- d'options ! C'est presque un surplus de 45% vis-à-vis du modèle de base alors que les options sélectionnées ne sont pas extravagantes.

Ce Q4 Sportback e-tron est fourni avec plusieurs systèmes avancés dans le but de rendre la voiture plus sûre et, dans une certaine mesure, autonome. L'affichage tête haute renforcé avec une réalité augmentée préfigure les autos de demain et donne un avant-goût de la connexion entre le pilote et la machine ainsi que son environnement.

Enfin, les ventes de voitures électriques sont en hausse en Suisse et ce n'est pas un hasard, en particulier avec l'augmentation drastique du prix des carburants pétroliers. A l'inverse, le prix de l'électricité est relativement stable mais pour

combien de temps encore ? Avec une consommation mixte de 20.5 kWh/100 km et un prix du kWh à CHF 0.18 centime (tarif de nuit), faire le plein d'électrons est environ 5 fois moins onéreux que faire le plein d'essence. A méditer pour ceux qui peuvent bénéficier d'un chargeur dans leur garage.



Prix et options - Audi Q4 Sportback e-tron 50

Prix de base : CHF 63'800.-

Peinture métallisée : CHF 920.-

Toit panoramique en verre : CHF 1'710.-

Pare-brise vitrage athermique : CHF 460.-

Extérieur S line : CHF 1'800.-

Pack sécurité plus : CHF 1'330.-

Vitres arrière teintées : CHF 520.-

Dispositif d'attelage : CHF 1'240.-

Clé confort : CHF 620.-

SONOS Premium Sound-System : CHF 920.-

Pack Smartphone : CHF 1'320.-

Pack video-poches et coffre : CHF 290.-

Jantes rotor evo à 5 bras : CHF 1'750.-

MMI navigation pro : CHF 3'810.-

Intérieur S line Dynam./simil. : CHF 4'090.-

Pack confort plus : CHF 2'230.-

Pack climatisation : CHF 770.-

Vitrage acoustique avant : CHF 160.-

Phares Audi Matrix LED : CHF 1'470.-

Pack éclairage d'ambiance plus : CHF 130.-

Système de recharge compact : CHF 850.-

Paquet d'assistance plus : CHF 2'140.-

Prix TOTAL : CHF 92'530.-



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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de ce Audi Q4 Sportback e-tron 50, ainsi qu'au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Audi RS e-tron GT : Séduisante mais inutile

Essai - Audi S3 Sportback : Une compacte de cinq places survitaminée

Premier contact - Audi RS e-tron GT : A l'assaut de la sportivité électrique

Essai - Audi A3 Sportback 35 TFSI : Quatrième vague

Essai - Audi R8 Spyder V10 RWD : Elle a presque tout d'une supercar...

Essai - Audi RS 6 Avant : Une dévoreuse de bitume !

Essai - Audi Q3 Sportback 45 TFSI : Le petit SUV à vocation sportive

Essai - Audi R8 Coupé V10 Performance : Pilotage en eaux troubles

Essai - Audi Q7 50 TDI : Ein Qolossaler SUV

Essai - Audi TT-RS Roadster : Le cabriolet deux places parfait, mais est-ce suffisant ?

Essai - Audi SQ8 TDI : Chauffeur, à St-Moritz s'il vous plaît !

Essai - Audi e-tron 55 Quattro : A-t-elle de quoi rivaliser avec les références actuelles ?

Essai - Audi A8 55 TFSI : LA limousine de chez Audi

Essai - Audi RS 4 Avant : Fini d'être discrète, elle en a et elle le montre

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

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...

Nouveauté - Audi RS 3

Nouveauté - Audi e-tron GT quattro & RS e-tron GT

Nouveauté - Audi Q5 Sportback & SQ5 Sportback TDI

Nouveauté - Audi SQ2

Nouveauté - Audi S3

Nouveauté - Audi e-tron S et e-tron S Sportback

Nouveauté - Audi A3 Berline

Nouveauté - Audi RS 5

Nouveauté - Audi e-tron Sportback

Nouveauté - Audi A3 Sportback

Nouveauté - Audi RS Q8

Nouveauté - Audi R8 V10 RWD

Nouveauté - Audi S8

Présentation - Audi AI:TRAIL

Nouveauté - Audi RS 6 Avant

Nouveauté - Audi Q3 Sportback

Nouveauté - Audi Q7

Nouveauté - Audi A4

Nouveauté - Audi S5 TDI, S6 TDI et S7 TDI

Nouveauté - Audi SQ5 TDI

Nouveauté – Audi TT RS

Présentation – Audi e-tron GT concept

Nouveauté – Audi R8 MY2019

Nouveauté – Audi SQ2

Présentation – Audi e-tron

Présentation – Audi PB18 e-tron concept car

Nouveauté – Audi Q3

Nouveauté – Audi TT

Nouveauté – Audi A1 Sportback

Nouveauté – Audi Q8

Nouveauté – Audi A6 Avant

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

