Essai – Audi Q5 Hybrid Quattro : Un exercice minimal…

Le Q5 Hybrid est le premier véhicule de série hybride proposé par Audi. Voici notre verdict après avoir parcouru plus de 500 km à son bord.

- 4 cylindres, 1’984 cm^3
- 211 CV de 4’500 à 6’000 t/min + 54 CV
- 350/480 Nm de 1’500 à 4’200 t/min
- Boîte de vitesses tiptronic, 8 rap.
- Vitesse maxi : 225 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.1 sec.
- Poids : 1’985 kg
- Conso. mixte : 6.9 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 159 g/km (C)
- dès CHF 74’800.-
  modèle essayé : CHF 84’985.-

Texte et photos : Tony da Silva

Pas un mois ne passe sans qu’un constructeur n’annonce un modèle hybride ou

totalement électrique. Alors que tout le monde ou presque a lancé de nouveaux modèles, Audi était un des derniers grands constructeurs à ne pas encore proposer en série un modèle de ce type. Aujourd'hui, la marque comble ce déficit avec l'Audi Q5 Hybrid Quattro.

A l'extérieur

Cette version est livrée dans sa cuvée 2012 et bénéficie d'un premier restyling depuis la présentation effectuée fin 2008. A l'extérieur, les volumes sont inchangés avec une longueur de 4.63 mètres, une largeur de 1.90 mètre et enfin, une hauteur de 1.65 mètre. Comparée à sa grande sœur le Q7, le modèle d'essai rend pratiquement 40 centimètres et vis-à-vis du Q3, prochainement à l'essai sur Wheels And You, il en gagne 30 cm. Le modèle s'intègre donc à la perfection dans la gamme SUV d'Audi et bien que les cotes soient importantes, les designers ont réussi à garder des proportions séduisantes.

Globalement, le capot plonge sur l'imposante calandre et le toit finit en pente sur le hayon arrière. Pas de cassure ou de nervure qui sépare les volumes, tout reste fluide et donne une impression de dynamisme.

Ceci dit, si Audi cherchait à être discret sur le coup, c'est gagné puisque ceux qui chercheraient à se distinguer avec le premier modèle hybride de la marque en seront pour leur frais : rien ne permet de distinguer ce modèle des autres Q5 du constructeur. Bien entendu, des petits détails comme le dessin des jantes spécifiques, les pare-chocs entièrement peints ou encore le badge sur le hayon trahiront cette version, mais c'est tout.

A l'intérieur

L'accès à l'intérieur du Q5 est facilité par la hauteur de caisse et dès que je prends place sur le siège conducteur, je suis toujours aussi séduit par l'agencement intérieur et la qualité générale qui se dégage des différents matériaux utilisés. L'espace à disposition à l'avant comme à l'arrière est important et rien ne viendra perturber ou gêner un grand gabarit. Grâce à de larges surfaces vitrées, la vision est également bonne à 360 degrés à l'exception

peut être d'une lunette arrière un peu réduite, mais les aides au parcage facilitent les manœuvres lors d'un créneau. Les aficionados de la marque ne seront pas surpris car au niveau des finitions et de la disposition des commandes, boutons et autres gadgets, Audi propose un modèle irréprochable et ressemblant comme deux gouttes d'eau aux autres modèles de la marque. Sans l'ombre d'un doute, le constructeur participe à asseoir l'industrie automobile allemande dans le haut du segment.

Au niveau des détails, très peu d'éléments viennent trahir cette Hybrid vis-à-vis des autres Q5, à l'exception des compteurs du tableau de bord. Ces derniers sont très différents, non seulement par leur forme mais surtout, par les informations affichées. A l'extrême gauche, c'est une petite jauge indiquant le niveau de la réserve d'électricité dans les batteries réparties sous le plancher du coffre. Puis, à la place du compte-tours traditionnel, c'est un grand cadran appelé « Powermeter » divisé en deux zones qui permet dans la partie basse de visualiser l'énergie produite par le moteur électrique les freins et, dans la partie haute, la production d'énergie thermique et électrique. Cette dernière zone est divisée en pour-cent et au-delà du 100%, le compteur affiche une zone appelée « boost ».

Au centre de ces compteurs, Audi propose une petite illustration en 3D de la voiture avec une zone verte représentant les batteries dans le coffre et une zone orange pour le moteur thermique sous le capot avant. Ce petit écran de contrôle va s'avérer très utile pour vérifier dans quel mode le véhicule est propulsé et quand les batteries se chargent. Enfin, à droite, une partie classique avec un compteur de vitesse et la jauge pour le réservoir à essence.

Sous le capot

Toute la nouveauté de ce modèle réside dans ses systèmes de propulsion même si le moteur thermique est pratiquement le même que le modèle Q5 2.0 TFSI Quattro avec 165 kW.

Pour commencer, la propulsion du véhicule est assurée par un moteur thermique à essence de 4 cylindres de 1'984 cm3. Il développe une puissance de 155 kW (211 CV) entre 4'500 et 6'000 tr/min avec un couple de 350 Nm entre 1'500 et 4'200 tr/min. En parallèle vient s'ajouter un moteur électrique d'une puissance de 40kW (54 CV) alimenté via des batteries lithium-ion entièrement cachées sous le

plancher du coffre arrière. Ainsi, le volume du chargement du coffre reste inchangé avec 460 litres et pour arriver à ce tour de passe-passe, les ingénieurs ont sacrifié la roue de secours ainsi que les outils pour disposer d'une réserve d'électricité de 1.3 kWh. Ce chiffre, comparé au réservoir à électrons d'une Toyota Prius Plug-In ou une Tesla Model S Performance, est faible puisque ces dernières disposent de 4.4 kWh et 85 kWh.

Le moteur électrique se situe à l'avant et il est directement relié au vilebrequin via un embrayage. Comme vous le verrez plus tard, ce détail à son importance.

Enfin, la puissance d'entrainement est répartie de façon permanente aux quatre roues via une excellente boîte automatique à 8 rapports.

Au volant

La première chose qui surprend à bord, c'est la disparition de ce compte tours au profit du Powermeter. En fonction de la charge des batteries, le moteur thermique démarre ou reste silencieux en laissant la place à une propulsion 100% électrique. Ensuite, malgré l'adoption d'un moteur à essence, le bruit de ce dernier est important quand le véhicule est à l'arrêt. Dès les premiers tours de roue, je constate que les systèmes de propulsion sont totalement automatisés et que le conducteur n'a pas à choisir entre un mode ou l'autre… L'ordinateur de bord calcule en permanence quel moteur doit être utilisé en fonction de la réserve d'électricité contenue dans les batteries, la pression sur l'accélérateur et la vitesse du véhicule. Ceci dit, grâce à un petit bouton nommé « EV » au centre du tableau de bord, le conducteur peut forcer l'adoption de la propulsion électrique uniquement. Mais avec une réserve de 1.3 kWh quand les batteries sont pleines, le constructeur annonce une autonomie de 3 kilomètres. Il faudra être extrêmement doux sur la pédale d'accélérateur au point d'exaspérer n'importe quel véhicule se trouvent derrière vous et ne jamais dépasser les 50-60 km/h pour atteindre l'autonomie annoncée. A l'évidence, Audi n'a pas conçu ce véhicule pour un fonctionnement 100% électrique et le mode tout électrique sera rarement sélectionné.

Autre constat au fil des kilomètres, au-delà de 100 km/h, le moteur électrique ne s'actionne jamais. Tout au plus, quand on lâche la pédale d'accélérateur, le moteur électrique passe en mode de régénération et grâce à l'infographie au

centre du tableau de bord et au Powermeter, je constate que les batteries se rechargent. Ajoutez à cette décélération un freinage et aussitôt, le Powemeter indique que vous générez encore plus d'électricité.

Sur le plan de la conduite, cette débauche de technologies ne change rien aux propriétés de la voiture. Les accélérations sont franches et encore plus si on écrase la pédale d'accélérateur grâce à l'apport du moteur électrique. Sur le plan du freinage, il est également puissant et précis malgré le système de récupération de l'énergie cinétique et la direction reste bonne même si les roues sont équipées de pneus Runflat. Globalement, grâce au système permanent de transmission aux quatre roues, il est difficile pour ne pas dire impossible de mettre en défaut la motricité et ce, même sur une route détrempée ou enneigée. Enfin, l'équilibre général de la voiture reste excellent et ce, malgré les 130 kg liés au système hybride (batteries et moteur).

Au terme de quelques centaines de kilomètres, il me paraît évident que la ville est le seul terrain de jeu où cette auto hybride sera à son aise ou du moins, offrira une dualité appréciable sur le plan de la consommation. Pour le reste, le système ne m'a pas réellement convaincu car je lui ai trouvé un certain nombre de défauts dans une conduite de tous les jours. Pour commencer, la pédale d'accélérateur mériterait une nouvelle calibration car à l'arrêt, le moteur thermique s'éteint automatiquement et quand on veut redémarrer, si le conducteur presse trop légèrement sur l'accélérateur, le véhicule commence à se mouvoir très lentement car la propulsion est uniquement assurée via le petit moteur électrique (40 kW). Pour ne pas irriter tous ceux qui sont derrière vous, il faut presser encore plus la pédale d'accélération et là, bien entendu, l'ordinateur de bord ordonne au moteur thermique de s'enclencher et trop souvent, en fonction de la profondeur de la pédale, tous les passagers ressentiront une importante accélération totalement superflue en milieu urbain. Bien entendu, si j'écrase la pédale d'accélérateur, les deux moteurs fournissent conjointement toute leur énergie et faute de se retrouver au volant d'un dragster, l'aiguille du Powermeter qui traverse la zone « Boost » donne une sensation de toute puissance au conducteur… mais uniquement pour un bref instant.

Autre cas de figure sur l'autoroute lors d'un dévers en descente et que le conducteur lève le pied. Après un laps de temps très court, le moteur thermique s'éteint et laisse sa place au système de régénération électrique mais dès que l'accélération reprend, le moteur électrique ne fournissant pas assez d'énergie, il

laisse sa place au moteur thermique. Cette transition logique n'est malheureusement pas exempte de défaut puisque les passagers ressentent un léger à-coup dans le processus. Ce n'est pas réellement gênant mais ce n'est pas parfait.

Verdict

Le modèle Hybrid est facturé CHF 74'800.- dans sa version de base et notre modèle d'essai culminait à CHF 84'985.- avec un rabais écologique de CHF 5'870.-. Dans sa version exclusivement thermique, le même modèle démarre à CHF 58'150.-. Même si quelques options ont été ajoutées pour l'Hybrid, l'écart de prix est difficilement justifiable en regard des résultats de consommation. Calculer un rendement à long terme est pour le moins absurde tant la différence est faible entre une consommation mixte annoncée à 6.9 l/100km pour l'Hybrid face aux 7.9 l/100km pour l'équivalent thermique. En extra-urbain, c'est encore pire puisque l'Hybrid affiche 6.9 l/100km contre 7.1 l/100km pour le modèle « classique ».

Encore une fois, les considérations à prendre en compte seront plus philosophiques que factuelles ou économiques.

Personnellement, je résumerais cette déclinaison comme un test grandeur nature pour Audi avant d'arriver avec les « vrais » modèles hybrides qui ont été développés sous l'égide du programme E-Tron. Toutefois, après avoir lancé en fanfare ce programme en 2009 déjà en présentant deux prototypes, la marque semble marquer le pas en annonçant que la plupart des modèles qui devaient sortir en 2013 sont pour le moment « figés ».

Pourtant, si la marque veut conquérir des parts significatives sur le marché de l'hybride, il faudra faire mieux que cette Q5.

Prix et principales options – Audi Q5 Hybrid Quattro Tiptronic

Prix de base : CHF 74'800.-

Peinture métalisée : 1'220.-

Pack xénon et LED : CHF 1’790.-

Pack cuir-alcantara : CHF 3’150.-

Toit ouvrant panoramique : CHF 2’300.-

Assistance sonore parking : CHF 1’330.-

Radio DAB+ : CHF 580.-

Audi Music Interface : CHF 420.-

Climatisation automatique Plus : CHF 990.-

Prix TOTAL : CHF 84’985.- (inclus EuroBonus de CHF -5’870.-)

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

Nos remerciements à Audi Suisse pour le prêt de ce Audi Q5 Hybrid Quattro Tiptronic.

A lire aussi

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·138238
W.A.Y.

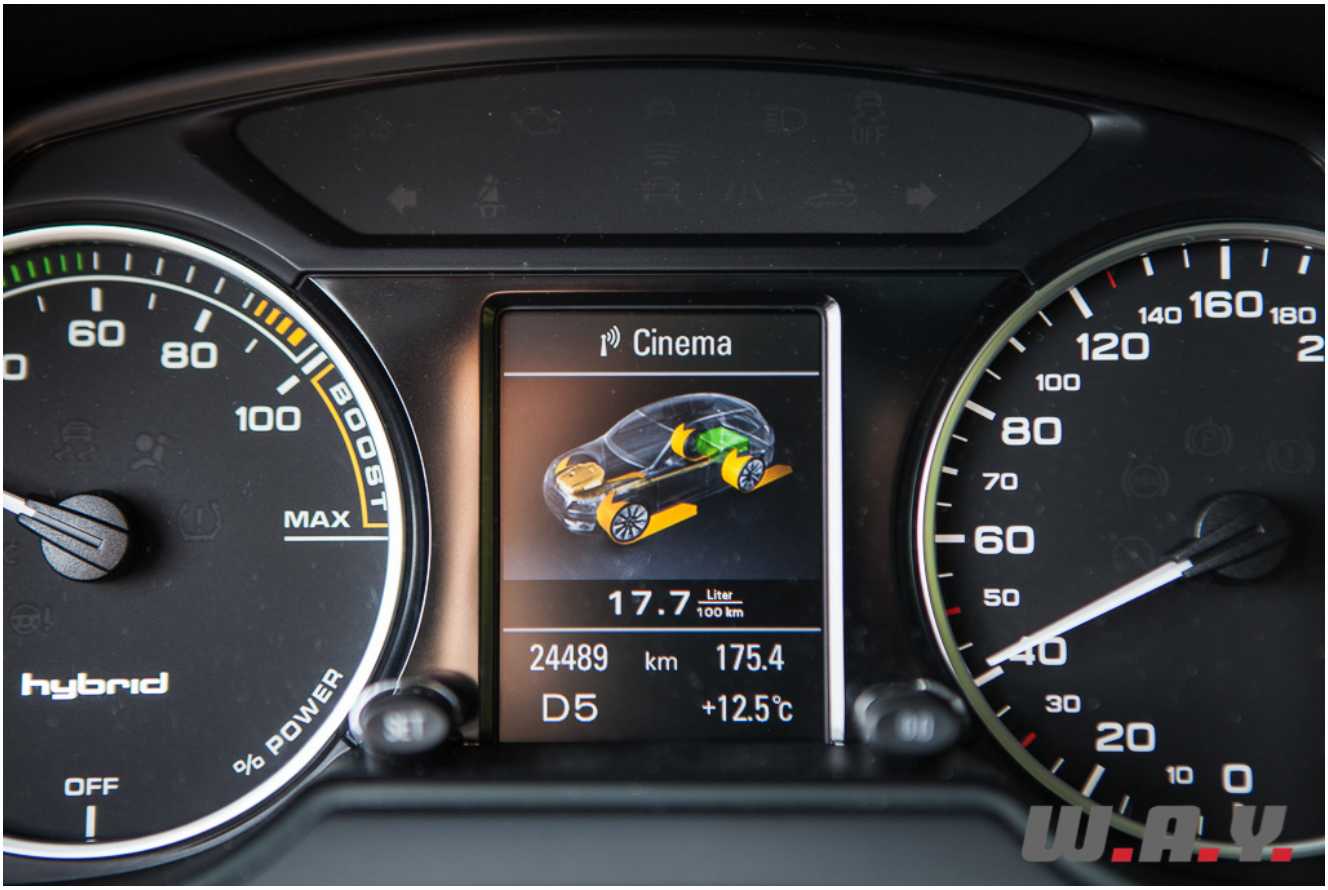
AIRBAG
W.A.Y.

EFFICIENCY
BOOST
READY
MAX
CHARGE
hybrid
OFF
% POWER
MAX
MIN
eorge –
0.0
24462 km 148.6
P +10.0°C
km/h
W.A.Y.

W.A.Y.

COULEUR3
0.0 Liter/h
24462 km 148.6
P +10.0°c
BOOST
MAX
% POWER
100
120
80
70
60
50
40
30
20
W.A.Y.

EFFICIENCY
READY
CHARGE
BOOST
MAX
MIN
hybrid
OFF
% POWER
Alone
0.0
24492 km 177.9
D5 +12.5°c
W.A.Y.


Cinema
17.7 Liter 100 km
24489 km 175.4
D5 +12.5°c
BOOST
MAX
hybrid
% POWER
OFF

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Guidage
9:15
Réglages
200 m
800 m
PASS AIRBAG OFF
OPEN
Audi multimedia
LO
LO
AUTO
P
R
N
D/S
RADIO
MEDIA
NAV
INFO
TEL
MENU
TONE
CAR

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.