

Essai - Audi Q8 55 e-tron : Avec une grosse batterie, tout est possible !

Pour être franc, j'avais prévu une fin d'année assez intense avec des voyages au fin fond du Valais, dans les Alpes italiennes et dans les Alpes françaises. Hasard du calendrier, j'ai pu tester grandeur nature cet imposant Audi Q8 pendant une dizaine de jours sur presque 1'000 km de routes hivernales. A ma grande surprise, tout s'est bien passé malgré quelques surprises.



- Trois moteurs électriques
- 300 kW (408 ch)
- 664 Nm
- Boite de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.6 sec.
- Poids : 2'585 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'915 x 1'937 x 1'619
- Conso. mesurée : 24.4 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (B)
- dès CHF 99'900.-, mod.essayé: CHF 134'920.-

Même si la voiture électrique poursuit son développement dans le paysage automobile, j'ai encore aujourd'hui un peu d'appréhension lorsqu'il faut planifier des longs voyages. Pourtant, la révolution est bien en marche avec une voiture électrique sur cinq - 20.9% pour être précis - vendue en 2023 sur le marché Suisse et au Liechtenstein.

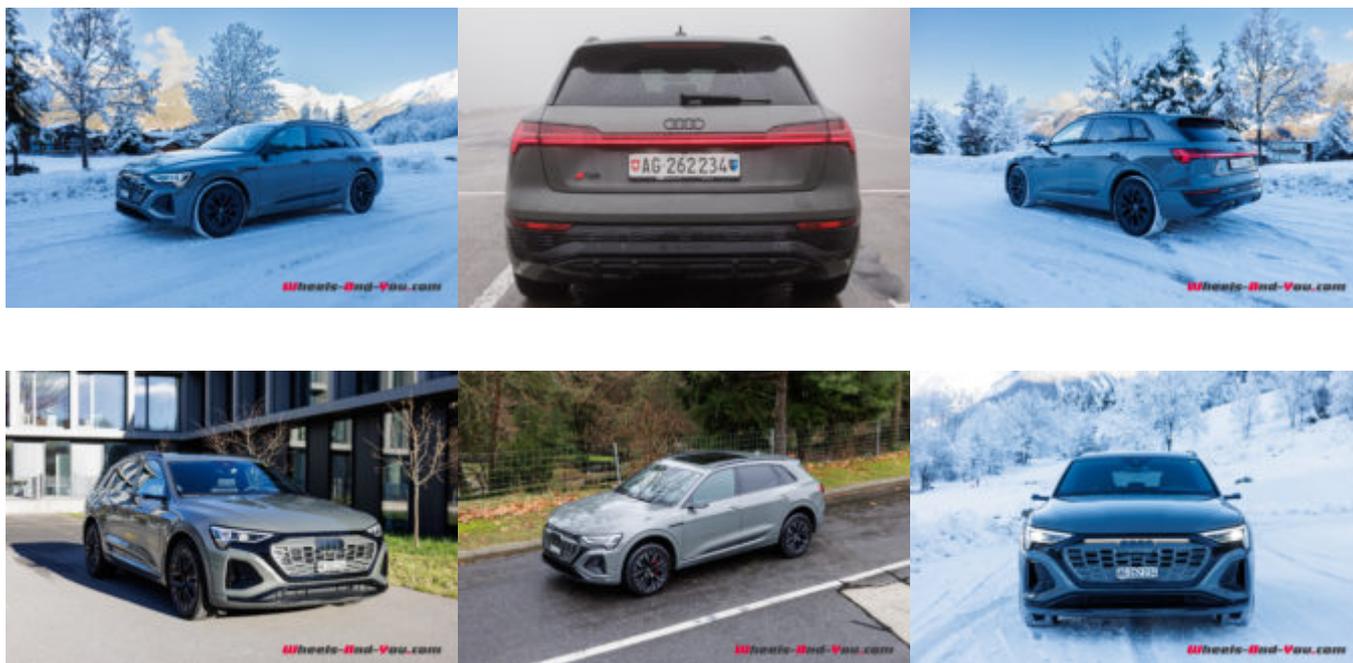


A l'extérieur

Comme toujours, les plus grands SUV sont massifs et provoquent souvent des regards réprobateurs. J'ai de la peine à comprendre cet embonpoint car au final, ce type de véhicules n'embarque pas plus de monde ou de bagages qu'un bon vieux break des années 80. Je ne parle même pas du Cx médiocre à 0.28 ou d'un poids nettement supérieur à l'équivalent « berline » même s'il est dans la norme pour ce type de véhicule.

Bref, le Q8 tout électrique est disponible en deux carrosseries : standard et Sportback. L'avantage du second, c'est qu'il adoucit un peu la ligne générale même si elle reste imposante. Le volume de chargement est légèrement inférieur (528 litres pour le Sportback contre 569 litres pour le modèle standard).

Mon véhicule d'essai m'est livré dans la teinte métallisée « Gris Chronos » qui varie en fonction de la lumière. Ainsi, il reste sobre mais sélectionner un coloris plus voyant affectera forcément votre image parmi les autres usagers de la route. Idem pour les jantes 21 pouces « noir métallisé brillant ». Je n'ose pas imaginer un coup de trottoir tellement elles brillent.



A l'intérieur

Vu le volume de la voiture, la place à bord est généreuse et, même pour les grands gabarits, il n'y a pas de limitation aux jambes ou au-dessus de la tête, à l'avant comme à l'arrière.

Première surprise pour moi, les fameux rétroviseurs extérieurs virtuels sont proposés pour CHF 1'690.-. En gros, il y a un petit écran sur chaque portière avant pour afficher l'image captée par une caméra extérieure située sur une branche en plastique qui me semble assez fragile (même si nous ne faisons pas de test de casse dans notre magazine). J'ai pas mal de choses à dire sur cette option mais je vous réserve ça pour mon compte rendu sur la conduite.

L'instrumentation Audi est plutôt complète et bien disposée avec une pléthore d'écrans : un derrière le volant qui peut adopter plusieurs styles, un tactile de 10.1 pouces au milieu de la console centrale et enfin un autre de 8.6 pouces, tactile également, placé sous le précédent. Les fonctions sont plus ou moins regroupées par écran mais il y a de quoi se perdre car chacun donne accès à d'autres écrans via plusieurs menus. La marque a également placé quelques boutons physiques qui sont pour la plupart affleurant ou même intégré à la console centrale. Ces derniers ne sont pas pratiques à manipuler pendant la conduite car il faut quitter la route des yeux pour repérer visuellement où se trouve quoi. Conscient du problème, Audi fait partie des constructeurs qui ont commencé à intégrer un retour haptique mais fondamentalement, il faut quand

même quitter la route des yeux. Pour moi, l'expérience d'utilisation demeure moyenne.

Toutefois, confort, espace, silence, qualité et agencement des matériaux sont les mots clés de cette vie à bord ; bien entendu, je n'en attendais pas moins pour le SUV amiral de la marque.



Sous le capot

Pour être clair, la version 55 e-tron S line constitue le summum de gamme et cette Audi offre une avalanche de puissance et de batteries.

Au niveau motorisation, les ingénieurs ont placé trois moteurs : un sur l'axe avant et un par roue arrière. Au total, c'est donc trois propulseurs qui peuvent, en une fraction de seconde, transmettre tout le couple nécessaire aux roues ayant de la motricité. Ils totalisent 300 kW (408 ch) et permettent un 0 à 100 km/h abattu 5.6 sec. C'est un peu décevant en regard de la puissance mais avec ses 2'585 kg à vide, point de miracle.

Sur le plan de l'autonomie, notre modèle d'essai embarque une capacité batterie brute de 114 kWh ou 106 kWh nette. Théoriquement, cette réserve d'électrons doit permettre d'effectuer entre 571 et 481 km selon norme WLTP. Mais la réalité est moins optimiste. Avec une consommation moyenne mesurée sur 1'100 km (70% d'autoroutes) de 24.4 kWh/100km, la réalité est donc plutôt de 400 km au mieux. Bien entendu, rouler à 100 km/h plutôt qu'à 120 km/h a un impact important (environ -20%) sur la consommation.

Un détail pratique : la voiture est livrée avec une prise de chaque côté. A gauche, elle permet de brancher des prises de type C, K et L alors que sur le côté droit, elle se limite aux prises du type C.



Au volant

Lors de mon premier « grand » voyage, ma principale préoccupation est liée au parcours autoroutier et au passage du tunnel du Grand-Saint-Bernard. Il y a pratiquement 2'000 m de dénivelé à franchir avec un SUV de pratiquement 3 tonnes.

Ces dernières années, les stations de recharge rapide ont fait leur apparition le long de l'autoroute, comme au relais du St-Bernard à Martigny. Grâce à la puissance de 475 kW, après une pause de 15 minutes, Je peux emmagasiner quelques précieux kWh afin de passer le col en toute quiétude, à un rythme de sénateur et en mode « Efficience ». Durant l'ascension, j'ai tenté de ne pas

dépasser une consommation entre 60 et 70 kWh/100 km. Summum de ma carrière, j'ai enfin pu vivre l'expérience du retraité allemand dans son camping-car de 1980. Un vrai enfer pour les autres !

Bref, ce premier long trajet me permet de me rassurer sur l'autonomie d'une batterie de 106 kWh pour ce type de véhicule. Alors que j'avais prudemment utilisé le mode « Efficience » jusque-là, à l'entame de la descente, j'opte pour le mode « Dynamique » afin d'évaluer un peu plus les capacités de ce SUV. Aussitôt, la direction se raffermi, la pédale d'accélérateur est plus réactive alors que les suspensions deviennent plus fermes et, à mon avis, plus adaptées. En effet, l'impression de roulis est assez désagréable dans les modes plus confortables.

Les freins se montrent endurants, y compris le frein moteur par régénération qui permet de rajouter quelques kWh à la batterie. Néanmoins - et c'est un constat qui peut être fait à tous les véhicules 100% électriques - le freinage demande une certaine habitude dans le dosage de la pédale car le frein par régénération et les freins physiques agissent de concert. Les relances sont instantanées et si le véhicule n'était pas aussi lourd, les qualités dynamiques pourraient même être bonnes.

Une fois à Aoste, une pause déjeuner d'une heure et une recharge rapide permettent de ramener la voiture à une charge optimale pour le reste du trajet et du séjour.

Les autres trajets me permettent de me familiariser avec toutes les assistances de l'auto et de tenter de m'habituer à ces rétroviseurs latéraux virtuels... en vain. L'idée est séduisante et réduit certainement le Cx mais à l'usage, il y a trop de défauts à mon goût : problème de contraste avec un soleil couchant dans le dos, étranges effets de halo selon la météo (humidité dans l'air) et la luminosité, les écrans s'éteignent quand je coupe l'alimentation de la voiture, ce qui ne me permet pas de voir le trafic et donc pose un problème de sécurité pour ouvrir la portière. Et dernier détail, la caméra est fixe et ne permet pas de visualiser les environs immédiats avec un angle différent, comme avec un miroir classique.



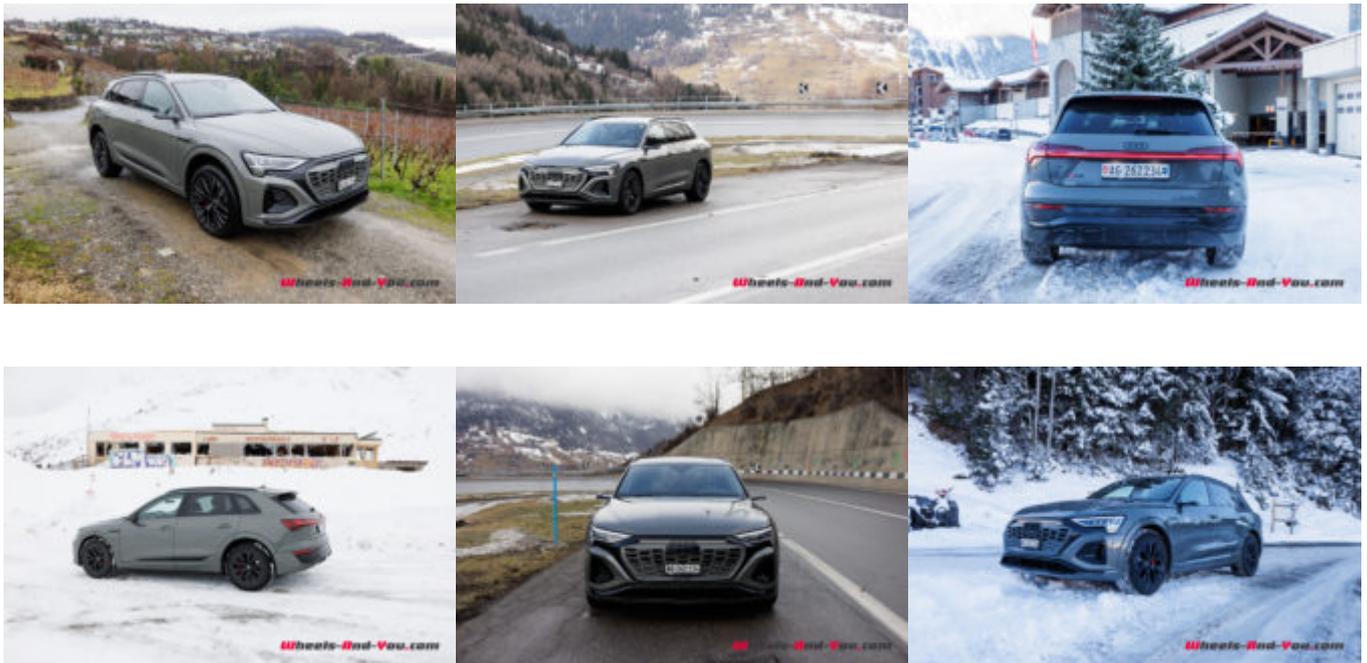
Verdict

Globalement, alors que les Suisses font en moyenne 30 km par jour, cette énorme batterie permet de voir venir – y compris pour des déplacements « extraordinaires » – mais alourdit le véhicule. Bien sûr, les options sur cette version d'essai sont pléthoriques mais il est facilement possible d'économiser CHF 1'690.- en renonçant aux rétroviseurs virtuels.

Bien que les bornes de recharge rapides se soient multipliées ces dernières années, j'ai tout de même eu de la chance car parfois, il ne restait qu'un unique chargeur disponible. Lors des grands départs en vacances, il est évident que ça va engendrer de l'attente et probablement des frustrations.

Pour ce qui est de ce grand Q8, si la taille du véhicule n'est pas considérée comme un frein, alors Audi a tapé juste avec cette combinaison de puissance et d'autonomie. Quid de la possibilité d'utiliser cette énorme batterie pour un usage domestique ? Théoriquement, le Q8 est compatible avec la technologie Vehicle-to-

Home (V2H) qui permet, moyennant une borne intelligente, d'utiliser l'électricité de la batterie de l'auto pour les besoins électriques de la maison. En effet, avec une consommation moyenne de 10 à 15 kWh par jour et par foyer, les 106 kWh de la batterie du Q8 pourraient parfaitement contribuer à rendre l'habitation autonome si des panneaux photovoltaïques génèrent suffisamment d'électricité durant la journée. C'est un aspect qui pourrait avoir son importance dans cette période de transition énergétique.



Prix et options - Audi Q8 55 e-tron S line

Prix de base : CHF 99'900.-

Peinture métallisée "Gris Chronos" : CHF 1'370.-

S line Black Edition : CHF 7'260.-

Paquet "Premium" (brut) : CHF 4'770.-

Paquet d'assistance parking : CHF 580.-

Paquet d'assistance plus : CHF 5'270.-

Dispositif d'attelage : CHF 1'030.-

Volant multifonctions chauffé : CHF 100.-

Filet de séparation : CHF 150.-

Barres de toit noires : CHF 520.-

Sièges avant chauffants : CHF 500.-

Audi Virtual Cockpit Plus : CHF 200.-

Climatisation stationnaire : CHF 120.-

Clip de fixation murale : CHF 160.-

Rétroviseurs extérieurs virtuels : CHF 1'690.-

Vitrage acoustique : CHF 650.-

Boulons de roue antivols : CHF 50.-

Toit panoramique vitré : CHF 1'940.-

Contrôle de pression des pneus : CHF 400.-

Étriers de frein laqués rouge : CHF 520.-

Décor carbone Quadrat : CHF 1'060.-

Essuie-glace adaptatif : CHF 470.-

On-board-Charger 22 kW : CHF 2'170.-

Climatisation confort 4 zones : CHF 1'040.-

Siège conducteur à mémoire : CHF 1'630.-

Pack vide-poches et coffre : CHF 160.-

Airbags latéraux arrière : CHF 580.-

Réglage colonne de direction : CHF 520.-

Système de recharge 22kW : CHF 1'660.-

Ports USB à l'arrière : CHF 200.-

Garantie +2 ans / 100'000 km : CHF 1'640.-

Bénéfice paquet Premium : CHF -2'140.-

Bénéfice paquet d'assistance : CHF -2'100.-

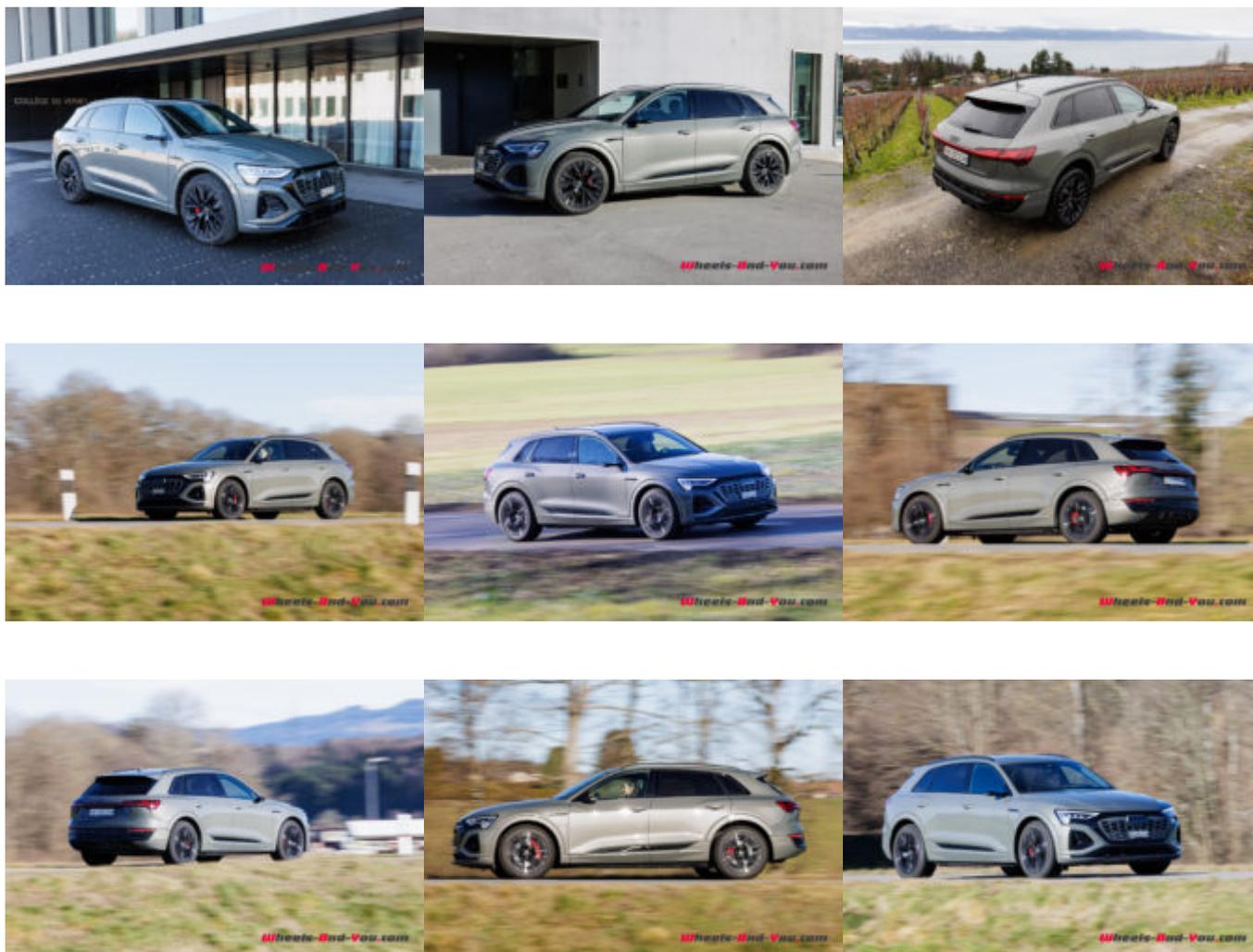
Prix TOTAL : CHF 134'920.-



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 Q8 55 e-tron, ainsi qu'au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Audi S8 : LGV, Limousine à Grande Vitesse

Essai - Audi RS Q8 : Le SUV ultime pour faire du jardinage

Essai - Audi RS 3 Sportback : Elle taquine les supercars

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

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



