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

La première RS a vu le jour dans les années 90 avec la fameuse RS 2 Avant et le badge a toujours été synonyme d'une extrême sportivité. Aujourd'hui, avec 13 déclinaisons RS, c'est presque toute la gamme Audi qui bénéficie de ce célèbre label et bien entendu, les SUV ne sont pas en reste, y compris pour le plus grand modèle. Il est temps de vous proposer notre essai de la dernière mouture du RS Q8.



- V8, turbo, essence, 4'996 cm^3
- 600 ch à 6'000 t/min
- 800 Nm de 2'200 à 4'500 t/min
- Boite de vitesse Tiptronic, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.8 sec.
- Poids : 2'390 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'012 x 1'998 x 1'694
- Conso. mesurée : 13.8 l/100km
- Emissions CO_2 : 300 g/km (G)
- dès CHF 160'900.-, mod.essayé: CHF 198'770.-

Texte et photos : Tony da Silva

Annoncée en grande pompe par Audi, cet RS Q8 se veut un digne héritier du badge RS car la marque n'a pas hésité à emmener le carrosse sur le circuit du Nürburgring et sa fameuse boucle de 20.8 km. Résultat des courses ? Un excellent 7:42 en 2019. Pour mieux se rendre compte de l'exploit, c'est à peu près le même temps que ceux réalisés en 2010 par une Porsche 911 Turbo S (997.2), une Nissan GT-R, une Ferrari 458 Italia ou encore une Lamborghini Murcielago SuperVeloce.

Bien entendu, neuf ans plus tard, les châssis et moteurs ont fait des progrès énormes puisqu'en 2021, la dernière 911 Turbo S (992) a réussi un 7:17 sur ce même circuit. Il n'en reste pas moins que le chrono réalisé par ce RS Q8 est une réelle performance pour un SUV de plus de 2 tonnes.





A l'extérieur

De toute évidence, l'engin en impose avec ses 5 mètres de long et 2 mètres de large, le tout campé sur des roues de 23 pouces. De plus, RS oblige, la voiture est bardée d'appendices et autres renflements pour rendre l'ensemble plus agressif. Les deux énormes sorties chromées ovales des pots d'échappement cachent en réalité deux pots de moindres importances, ça fait un peu « kéké » comme on dit chez nous.

Résultat des courses, ce RS Q8 n'est pas seulement énorme mais il dégage aussi une présence bestiale au point que c'est impossible de passer inaperçu, y compris dans un parking aux places étroites car il faudra s'y reprendre à deux fois pour garer la bête.

D'une façon générale, si vous aimez les RS, vous ne serez pas déçus et vu la taille de la voiture, l'effet visuel est à mon avis encore plus renforcé. Ce style est bien entendu clivant avec un « j'aime » ou « je n'aime pas » assez tranché parmi les

personnes à qui j'ai montré le carrosse.





A l'intérieur

Tout a été pensé pour faciliter la vie des occupants, à commencer par le conducteur qui bénéficie d'un volant et d'un siège qui se décalent pour faciliter l'accès au poste de conduite. Toutes les assises sont revêtues d'un cuir caractéristique à la gamme RS « losangé ». Idem du côté des portes, elles se ferment automatiquement et tout en douceur, pas besoin de les claquer.

L'espace à bord est vaste et richement équipé. Pas moins de trois écrans sont à disposition des passagers, plus un à l'arrière pour régler les températures des buses d'aération car la voiture est livrée avec une climatisation quatre zones. A noter également l'excellent système audio Bang & Olufsen et ses 750 Watt et 20 haut-parleurs. Tout cela à un prix et j'y reviendrai dans les conclusions.

Le coffre est également facile d'accès et grâce aux différents systèmes de fixation intégrés au plancher facturés CHF 370.- (il n'y a pas de petit profit), il est aisé de délimiter des compartiments ou espaces de rangement en fonction du chargement. Enfin, il y a aussi ce crochet de remorque escamotable via un bouton situé dans le coffre. Pratique pour faire le Nürburgring avec sa roulotte ou quelques stères de bois dans une remorque.









Sous le capot

C'est là que se trouve le cœur de la bête et le constructeur propose son V8 de 4 litres turbocompressé à injection directe. Au final, ce moteur offre 600 ch à 6'000 t/min et un couple camionnesque de 800 Nm entre 2'200 et 4'500 t/min.

Cela dit, sur cette dernière génération du RS Q8, ce moulin est également équipé des dernières technologies pour consommer moins grâce à deux systèmes : désactivation de quatre cylindres quand la conduite est douce ainsi qu'une assistance électrique appelée MHEV (hybridation légère) via sa batterie 48V. En réalité, il s'agit d'un système hybride léger qui permet, d'après le constructeur, de gagner jusqu'à 0.8 l/100km en ville. Pour être clair, cette technologie est transparente à l'utilisation et ne permet pas de passer en mode 100% électrique pour propulser la voiture.

Même si ces éléments permettent de réduire un peu la consommation, ça reste un point noir de la voiture car avec de telles masse et puissance, il n'y a pas de miracle. A l'arrivée, j'aurai consommé 13.8 l/100km sur un parcours composé à 60 ou 70% d'autoroute.

Enfin, je mentionne la boîte à 8 rapports Tiptronic ainsi qu'une transmission intégrale permanente aux quatre roues via une répartition avant/arrière de 60:40. Bien entendu, le système s'adapte et, en fonction des conditions d'adhérence, il peut transférer le couple jusqu'à 70% sur l'essieu avant ou 85% sur l'arrière.





Au volant

Sincèrement, j'étais assez curieux de passer à l'essai car sur le papier, ce démoniaque RS Q8 laisse présager de bons moments. Pour commencer, la voiture se montre parfaitement docile et d'un point de vue auditif, discrète. Bien entendu, il est possible de changer le mode de conduite mais même en adoptant le mode « Dynamique », l'ensemble reste confortable et relativement discret.

Grâce à la multitude d'options comme le « Pack Assistance Plus » ou encore le « Pack Premium » avec ses caméras périphériques, la fermeture assistée des portières ou encore les projecteurs à HD Matrix LED, ce SUV offre plus ou moins tout ce qu'on peut attendre du fer de lance d'une marque comme Audi. Au quotidien, ces options ne sont pas simplement pratiques mais incontournables lors de manœuvres dans un environnement exigu par exemple.

Au niveau des sensations, les départs à un feu sont phénoménaux et l'effet dragster est garanti avec une auto qui se cabre littéralement quand on écrase la pédale d'accélérateur. La poussée est intense et très linéaire avec des passages de boîte à peine perceptibles. Lors de freinages appuyés, le châssis en prend un coup avec des mouvements de caisse assez violents quand il faut changer de trajectoire ou s'insérer dans un virage. Pas de miracle avec 2.4 tonnes perchées à plus de 224 mm du sol.

Même si ces mouvements de caisse peuvent être ludiques, ils ne sont pas toujours faciles à gérer. Configurée en l'état, une sortie sur un circuit révélera assez vite les limites de la voiture avec ses défauts au niveau du poids et du compromis réalisé sur les suspensions et le système de propulsion pour rendre le tout très civilisé. A l'inverse, je pense que le « Pack Dynamique RS Plus », facturé CHF 17'590.-, permettrait certainement d'améliorer ce comportement car au-delà des freins en céramique spécialement développés pour le Q8, il y a également une stabilisation active du roulis électromécanique et le différentiel « Sport Quattro ». Ce modèle d'essai n'est pas équipé de cette option mais le SUV du Nürburgring oui. Normalement, Audi limite éléctroniquement ses voitures à 250 km/h mais grâce à ce pack, le pilote passe brièvement les 300 km/h avant de planter sur les freins pour passer Hohenrain à moins de 100 km/h.



Verdict

Il y a pas mal de choses à dire, à commencer par la taille de ce SUV. A plus d'une occasion, je le trouve vraiment démesuré alors que le volume du coffre affiche à peine 605 litres ; c'est 5 litres de moins qu'une Golf Break. Les performances sont indéniablement impressionnantes même s'il ne me viendrait pas à l'esprit d'emmener ce RS Q8 sur un circuit. Bien entendu, l'effet dragster de ce SUV est grisant et c'est probablement son plus important argument de vente.

Au final l'addition est aussi imposante que la voiture car notre modèle d'essai coûte la bagatelle de CHF 198'770.- dont environ 30% sont des options. Dit autrement, c'est le SUV le plus cher et le plus performant de la marque aux quattre anneaux et se sont des arguments qui en valent d'autres même si ces derniers temps, les constructeurs annoncent de plus en plus de véhicules 100% électriques ; y compris Audi. D'ailleurs, le constructeur a annoncé que toute la gamme RS sera électrifiée dans les prochaines années et d'ici 2033, elle mettra un terme à ses voitures thermiques. Il reste donc quelques années aux aficionados

des grands SUV thermiques pour en profiter.








<u>Prix et options – Audi RS Q8</u>

Prix de base : CHF 160’900.-

Peinture métallisée “Argent Fleuret” : CHF 1’370.-

Dispositif d’attelage : CHF 1’420.-

Toit panoramique en verre : CHF 2’020.-

Barres de toit en noir : CHF 520.-

Sièges chauffants av.+ ar. : CHF 520.-

Pare-brise chauffant : CHF 770.-

Paquet optique noir avec logo : CHF 400.-

Lecteur de DVD à l’avant : CHF 200.-

Sièges sport RS cuir Valcona : 4’370.-

Chauffage et ventilation : CHF 2’180.-

Vitres arrière teintées : CHF 590.-

Pare-chocs RS en couleur carr. : CHF 720.-

Paquet “Premium” : CHF 8’480.-

Sièges ventilé et massagé : CHF 580.-

Décor carbone mat : CHF 1’310.-

Paquet “technique” (brutto) : CHF 7’810.-

Paquet “Infotainment” : CHF 2’820.-

Paquet design RS gris : CHF 2’480.-

Essuie-glace adaptatif : CHF 550.-

Système de fixation coffre : CHF 370.-

Roues alu 5-Y-branches rotor : CHF 2’860.-

Paquet d’assistance plus : CHF 3’500.-

Audi connect clé : CHF 210.-

Pirelli performance : CHF 590.-

Airbags latéraux arrière : CHF 520.-

Vitrage acoustique : CHF 650.-

Ouvre-porte de garage : CHF 330.-

Bénéfice paquet technique : CHF – 3’120.-

Bénéfice paquet Premium : CHF -3’810.-

Bénéfice paquet Infotainment : CHF -1’270.-

Bénéfice paquet d’assistance : CHF -2’270.-

Prix TOTAL : CHF 198’770.-





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 RS Q8, ainsi qu'au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.











A lire aussi

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









Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com