

Essai - Audi S8 : LGV, Limousine à Grande Vitesse

Segment en déclin au profit des grands SUV, il reste cependant quelques modèles de grandes limousines disponibles sur le marché. Bien évidemment, la marque d'Ingolstadt joue toujours dans cette catégorie avec l'A8. Cette dernière se décline également en version « sportive » et c'est ainsi qu'aujourd'hui nous vous proposons l'essai de la nouvelle Audi S8.



- V8, essence, 3'996 cm³
- 600 ch à 6'000 t/min
- 571 Nm de 2'050 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 : 2'295 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'190 x 1'945 x 1'475
- Conso. mesurée : 12.61 l/100km
- Emissions CO₂ : 264 g/km (G)
- dès CHF 168'200.-, mod.essayé: CHF 215'450.-

Depuis longtemps, les constructeurs allemands monopolisent le marché des limousines, laissant ponctuellement quelques miettes aux marques anglaises, à l'exception de Rolls-Royce qui n'a pas d'égal en jouant à un niveau de gamme ultime.

Faute d'avoir pu essayer ses concurrentes, Mercedes-Benz Classe S et BMW Série 7, nous allons analyser en détails la proposition d'Audi avec la dernière mouture de l'A8. Pour l'occasion, nous avons même bénéficié de la version musclée, la S8 équipée du V8 TFSI développant 571 ch mais surtout 800 Nm de couple. C'est parti pour un voyage à la sauce germanique alliant volupté et performances.



A l'extérieur

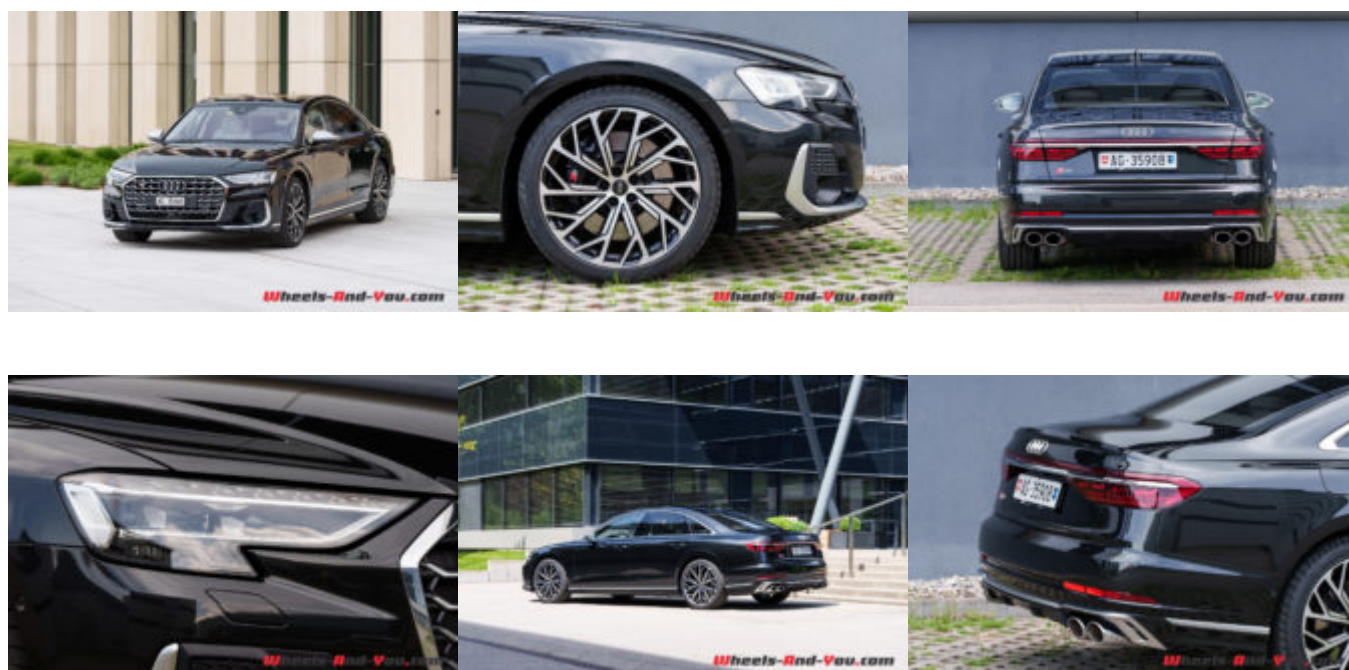
Rien d'extravagant au niveau des lignes de notre allemande, l'esprit de la marque demeure bien présent. Je dirais même que cette S8 reste relativement discrète tant l'auto se démarque peu d'une A8 normale, voire de sa petite sœur l'A6.

Comparée à cette dernière, la S8 est certes plus longue - notre vaisseau amiral avoisine les 5m20 - mais en termes de largeur et de prestance, c'est bien moins imposant que les précédentes déclinaisons, en particulier les deux premières. Avant elles, il y avait la fameuse Audi V8 qui ne faisait pas vraiment dans la finesse stylistique et dont la carrière s'est terminée en 1994 avec l'arrivée de l'A8 première du nom.

Pour revenir à la quatrième génération qui nous intéresse aujourd'hui, elle a vu le jour en 2017 avant de subir un léger lifting fin 2021. Elle se positionne comme le porte-drapeau de la marque et offre un niveau du confort et un équipement en haut de l'échelle. Certes, la clientèle actuelle choisit un Q8, voire un SQ8 ou un RS Q8 car c'est la mode mais cette S8 convient mieux à ceux qui recherchent un meilleur agrément de conduite. En effet, c'est assez évident de réaliser qu'une

berline propose des prestations supérieures à un SUV, ne serait-ce que par sa garde au sol inférieure. Toutefois, à voir le peu de grandes limousines croisées sur nos routes, il ne faut pas être devin pour constater que ce n'est pas toujours la logique qui gagne.

A l'exception des badges S8, le moyen le plus simple de différencier la S8 d'une A8, c'est la quadruple sortie d'échappement. Sans cela, seuls quelques détails ici et là, comme les pinces de frein spécifiques, sont différents et seul un œil très avisé les remarque. Notre S8 se la joue donc discrète.



A l'intérieur

Au moment de s'installer aux commandes, pas de réel effet marquant, la rigueur et l'austérité du constructeur allemand restent de mise. C'est apparemment ce que les clients recherchent, donc pourquoi changer. Pour ma part, j'avoue que même si je constate l'excellente qualité de la finition, il me manque le petit truc en plus que proposent notamment les marques anglaises.

Très confortablement installé dans les sièges aux multiples réglages, chauffants, climatisés et disposant de fonctions de massage, je prends mes marques à bord de cette S8. La présentation est similaire aux autres modèles de la marque mais quelques détails font la différence. Par exemple, les bouches d'aération qui disparaissent une fois le contact coupé, à l'instar des petits haut-parleurs de la sono Bang & Olufsen proposée en option. C'est feutré et de belle facture, difficile

de reprocher quoi que ce soit si ce n'est le manque de charme.

L'équipement est lui aussi très impressionnant. Mais attention, il fait vite grimper l'addition car même sur ce modèle haut de gamme, bon nombre de choses sont à cocher dans la liste des options. Peu adepte de la technologie à outrance et encore moins partisan du « tout tactile », j'ai beaucoup aimé les écrans tactiles avec fonction haptique qui renvoient un feeling de touché très plaisant. Autre accessoire hyper efficace, les phares Matrix dont l'éclairage est bluffant, un des meilleurs qu'il m'a été donné de tester. De surcroît, il se combine ici avec un assistant de vision nocturne (caméra thermique dont l'affichage apparaît entre les compteurs) et on ne se rend presque plus compte qu'on roule de nuit tant c'est performant.

L'espace à bord est très généreux, notamment pour les passagers arrière qui voyagent en toute quiétude, à l'instar de la 1ère classe en avion. D'ailleurs, ce type d'auto mériterait d'avoir un chauffeur car c'est un régal de se faire conduire avec un tel niveau de confort. La malle arrière, avec ses 505 litres, accueille sans aucun souci votre ensemble de bagages.





Sous le capot

Pour donner vie à la S8, le constructeur lui a greffé le V8 4.0 TFSI maison qui offre une puissance de 571 ch et un couple maximum de 800 Nm. Avant même la cavalerie à disposition, c'est vraiment le couple disponible qui offre un agrément de conduite exceptionnel, j'y reviens dans un moment.

Cette mécanique est couplée à la très douce boîte Tiptronic à 8 rapports et bien évidemment à la transmission Quattro. L'ensemble, parfaitement homogène, se voit greffer une hybridation légère (MHEV) pour être dans l'ère du temps. La gestion est totalement transparente pour le conducteur mais elle fait ses preuves au niveau de la consommation.

En effet, j'ai mesuré sur la totalité de mon essai une moyenne de 12.61 l/100 km alors que la fiche technique promet 11.6 l/100 km selon la norme WLTP. Bien sûr, ça peut choquer certain mais avec un poids de quasiment 2.3 tonnes et les ressources à disposition, je trouve que c'est correct alors que j'ai roulé autant de ville que sur l'autoroute, sans rechigner à exploiter le V8.



Au volant

Le confort est le maître mot et dès les premiers tours de roues, on ressent l'ambiance feutrée que propose cette Audi S8. C'est presque au niveau d'un Range Rover mais un peu moins « tapis volant » quand même. Attentif à la taille de l'engin, je réalise rapidement que tout est fait pour me faciliter la vie : les

assistances sonores et visuelles (caméras 360°) mais surtout les roues arrière directrices font disparaître la sensation de longueur. J'ai eu l'occasion de me rendre plusieurs fois au centre-ville de Genève pendant mon essai et je n'ai jamais été inquiet par le maniement de l'auto. Seul hic, la taille des places de parking à disposition ; mais à cela, notre allemande n'y peut rien et elle n'est pas la seule à le subir.

Avec un tel niveau de confort, cette S8 n'invite vraiment pas à rouler sportivement. En revanche, les relances et la douceur de fonctionnement de sa mécanique sont vraiment très plaisantes à exploiter. Comme je l'indiquais précédemment, le couple gargantuesque du V8 fait merveille dans cet exercice. Vous rajoutez une isolation phonique exceptionnelle et rien ne viendra plus perturber votre voyage agrémenté des plus grandes œuvres de Jean-Sébastien Bach.

Je me suis quand même forcé à adopter un tempo plus soutenu pour découvrir le potentiel de son badge. C'est efficace, la tenue de route est exemplaire et je perçois clairement l'avantage face à un SUV. Toutefois, malgré ces performances plutôt impressionnantes, je n'ai pas insisté tant j'ai préféré profiter de la plénitude de son confort. Seule exception, les entrées d'autoroute où j'ai clairement exploité le moulin, mon péché mignon ! Ce dernier offre d'ailleurs une mélodie assez sympathique tout en n'étant pas trop invasive, un doux mélange parfaitement adapté à une telle auto.

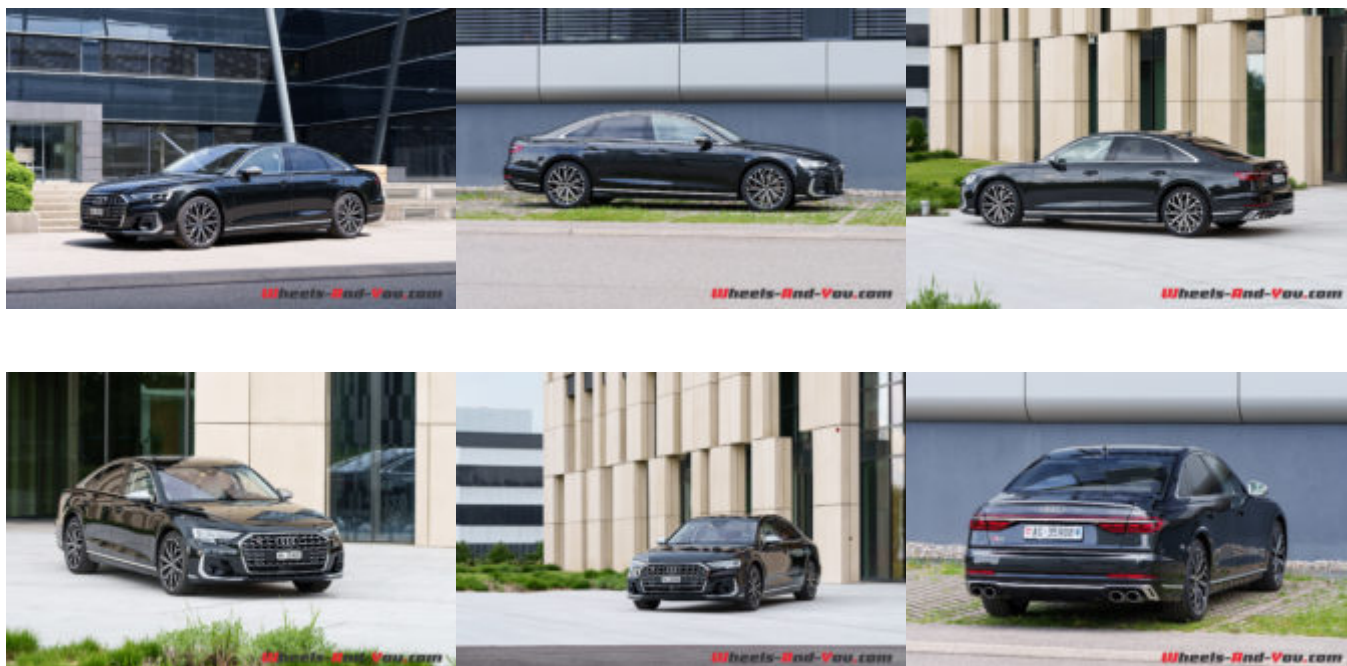
Mais ce qui me bluffe le plus dans cette S8, c'est sa suspension active préventive. Il y a certes encore quelques détails à peaufiner mais lorsque la technologie assimile parfaitement l'état de la route devant l'auto, c'est presque déconcertant. Je ne parle même pas de chaussées défoncées dont les imperfections sont gommées sans aucun souci mais plutôt des dos d'âne ; sans prendre garde à ces derniers, je me suis retourné à plusieurs reprises après en avoir passé, avec le sentiment qu'il n'y en avait pas eu tant l'amortissement les absorbe à merveille. Une expérience à vivre pour s'en rendre compte, pour laquelle je formule un grand bravo aux ingénieurs qui ont conçu le système.



Verdict

Plus vraiment prisées par les clients privés, voire par les professionnels qui optent souvent pour des Mercedes Classe V afin d'avoir plus de places assises, les limousines tendent à disparaître de nos routes. Toutefois, à l'instar d'autres modèles équivalents allemands ou anglais, cette Audi S8 offre un agrément de conduite vraiment souverain pour qui veut avaler les kilomètres dans un confort ultime.

Elle n'est cependant pas à la portée de toutes les bourses, surtout si on se lâche au niveau des options comme c'est le cas pour notre voiture d'essai. Mais celui ou celle qui recherche absolument les prestations proposées par cette S8 ne devrait pas se limiter à cela même s'il faut constater qu'ils ne sont pas nombreux à se bousculer au portillon.



Prix et options - Audi S8 TFSI

Prix de base : CHF 168'200.-

Peinture "Gris Vesuv Métal" : CHF 1'450.-

Préparation pour dispositif d'attelage : CHF 250.-

Toit coulissant panoramique : CHF 2'100.-

Jantes Audi Sport, style « Evo » à 10 branches en Y : CHF 3'000.-

Pack Sécurité : CHF 730.-

Lampes de lecture Matrix LED : CHF 330.-

Assistant de vision nocturne : CHF 3'000.-

Prise 230 volts : CHF 230.-

Unité de commande centrale : CHF 640.-

Tunnel de chargement : CHF 270.-

Ventilation de siège et fonction massage à l'avant et à l'arrière : CHF 2'290.-

Raccords USB à fonction chargement à l'arrière : CHF 200.-

Design selection argent pastel : CHF 11'260.-

Pack sièges arrière avec sièges arrière individuels : CHF 5'070.-

Vitrage pare-soleil surteinté : CHF 640.-

Pack Coffre à bagages : CHF 210.-

Éclairage Matrix numérique : CHF 2'370.-

Écrans à l'arrière : CHF 2'350.-

Audi phone box à l'arrière sans chargement sans fil : CHF 460.-

Vitrage confort climatique/acoustique : CHF 670.-

Pack Chaleur confort à l'avant et à l'arrière : CHF 510.-

Chauffage et ventilation stationnaires : CHF 2'130.-

Bang & Olufsen Advanced Sound avec son 3D : CHF 6'890.-

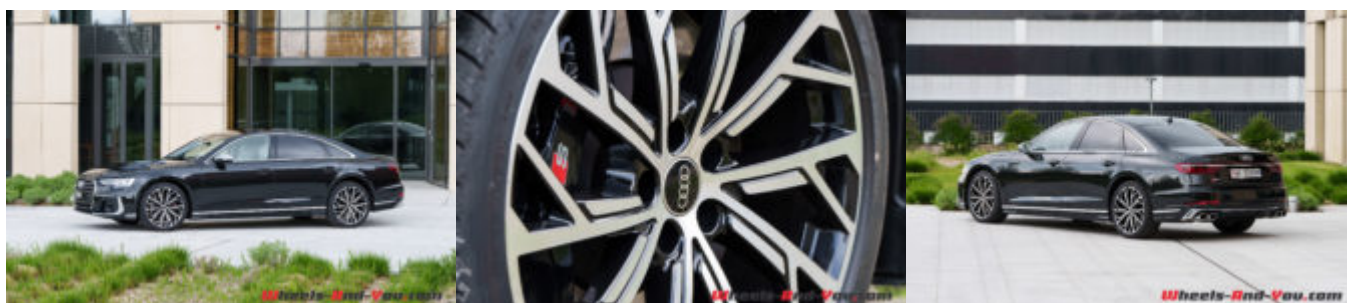
Prix TOTAL : CHF 215'450.-





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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cette Audi S8, ainsi qu'au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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

