# Essai – Audi SQ5 TDI : “S” en mode mazout

*L’Audi SQ5 bouleverse les codes : premier SUV de la marque aux anneaux à recevoir le label « S », premier modèle « S » à être équipé d’un moteur diesel. Changement de tendance ou réel transfert de la compétition ? Wheels And You tente d’y répondre. Essai.*

- V6 TDi, Bi-Turbo, 2’967 $cm^3$
- 313 CV de 3’900 à 4’500 t/min
- 650 Nm de 1’450 à 2’800 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.1 sec.
- Poids : 1’995 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’644 x 1’911 x 1’624
- Conso. mesurée : 10.7 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 179 g/km (E)
- dès CHF 79’850.-, mod. essayé: CHF 103’320.-

---

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany

---

Depuis son lancement en 2008, l'Audi Q5 revêt une importance capitale au sein de la gamme Audi. A tel point que les déclinaisons de ce SUV à succès sont nombreuses. Aux côtés des traditionnels 2.0 l. et 3.0 l. TDI et 2.0 TFSI, on y trouve l'Hybrid et désormais la version sportive « S ».

### *A l'extérieur*

Le SQ5, avec ses 4.64 m. de long et 1.91 m. de large, est parfaitement placé dans la gamme des SUV Audi. Il rend près de 40 cm à son grand frère le Q7 et se montre 30 cm plus long que le Q3 sorti en 2011. Malgré ses dimensions généreuses, le design est plutôt réussi et donne l'impression d'avoir un véhicule plus « petit » que la réalité.

Comparativement à ses frères plus placides, le SQ5 est plus bas de 3 cm et plus large de 1 cm et la couleur blanc glacier métal amène également sa part de sportivité supplémentaire.

Nous reconnaissons au premier coup d'œil son affiliation à la famille des Audi S : grille de calandre Singleframe gris platine avec doubles entretoises horizontales chromées, badge « S », pare-chocs au design sportif, feux anti-brouillards intégrés dans les grilles d'aération, rétroviseurs extérieurs aluminium, étriers de frein avec l'emblème SQ5, roues de 20 pouces (et même 21 pouces en option), deux double sorties d'échappement ovales, badge SQ5 sur la malle arrière et un spoiler de haut de hayon, tout y est !

Seul le logo « V6 T » sur les ailes avant trompera son monde… Eh oui, avec le SQ5 Audi se met au diesel dans sa gamme de sportives, mais il ne faut pas trop que cela se voit ! C'est seulement à l'arrière que le « TDI » s'affiche. Et lorsque vous entendrez le son de l'échappement, vous penserez qu'un petit malin a ajouté ces trois lettres…

### *A l'intérieur*

L'ambiance intérieure de cet Audi SQ5 donne dans la sobriété avec ses teintes foncées que ce soit les sièges, le tableau de bord et les multiples inserts de décoration « laque piano » sur la console centrale et les panneaux de portes.

L’agencement est typiquement « S », soit sportif et élégant, quoique manquant singulièrement de modernité et de luxe par rapport à d’autres SUV comme le Range Rover Evoque. Je pense principalement à la planche de bord en plastique mou alors que chez les Anglais, cette même partie est recouverte de cuir du plus bel effet.

Les graduations grises des instruments avec leurs aiguilles blanches offrent une bonne lisibilité. La console centrale regroupe les commandes de l’interface multimédia sophistiquée MMI. Ce système permet de commander les nombreux éléments médias du véhicule, la navigation ainsi que les réglages de « l’Audi drive select » permettant de paramétrer les réglages châssis-moteur à son envie. L’utilisation de ces commandes est très facile d’accès, je m’y suis habitué dès le premier jour. L’écran couleurs haute résolution de 7 pouces offre un affichage des cartes routières de haute qualité. Le tout se pilote au moyen du joystick intégré dans le bouton-poussoir sur le tunnel central.

L’espace intérieur du SQ5 permet à des adultes de taille moyenne d’être installés confortablement que ce soit à l’avant ou l’arrière. Le volume du coffre, compris entre 540 litres et 1560 litres une fois la banquette arrière rabattue est tout à fait correct pour le segment. L’option « Open sky system » (option à CHF 2’090.-) et son toit panoramique procure un surplus de luminosité bienvenu dans cet habitacle plutôt sombre. Le toit est constitué de deux parties, ouvrante à l’avant et fixe à l’arrière.

### *Sous le capot*

C’est là que se cache LA nouveauté de ce SQ5. Soit un moteur diesel 6 cylindres en V, suralimenté par deux turbocompresseurs. D’une cylindrée de 2’967 cm3 il développe 313 CV de 3’900 t/min à 4’500 t/min et un couple de 650 Nm disponible dès 1’450 t/min jusqu’à 2’800 t/min.

Ce moteur puissant sur le papier est véritablement impressionnant lors de la conduite de ce véhicule plutôt lourd avec ses 1’995 kg à vide. Il sprinte de zéro à 100 km/h en 5,1 secondes en émettant un son fantastique grâce à un système acoustique supplémentaire, composé d’un haut-parleur introduit dans le système d’échappement. Système totalement artificiel au demeurant, il faut bien reconnaître que pour le plaisir des oreilles des passants, c’est réussi. Le visage de

mon collègue me suivant dans la circulation restera dans mes souvenirs, riant à gorge déployée lors de chaque accélération du SQ5 qui faisait penser que j'étais au volant d'un bateau Offshore ! Dommage qu'à l'intérieur de l'auto, éléments de confort et d'isolation obligent, le son artificiel sortant de l'échappement soit si discret, même s'il masque déjà bien le claquement caractéristique des motorisations diesel. Le seul moment où le bruit du diesel vient jusqu'à nos oreilles est lors de la mise en marche et au ralenti. Le reste du temps, le haut-parleur fait son effet.

Le moteur est très agréable d'utilisation, se conduisant sur un filet de gaz en zone urbaine et permettant de développer toute sa puissance lors de trajets plus roulants, tant sur autoroute ou les routes de campagne.
Du côté de la consommation, après mon essai de près de 1'000 km, je suis loin, voire très loin, de la consommation annoncée par le constructeur (7.2 litres). Ma moyenne effective s'élève à 10.7 l./100 km. Mais j'ai pu constater que sur les trajets autoroutiers, à vitesse constante, la consommation était proche des 6 litres. Ceci dit, il est intéressant de relever que l'autonomie est pour le moins intéressante : plus de 700 km, possible grâce au réservoir pouvant contenir 75 litres de gazoil.

### *Au volant*

Notre modèle d'essai étant équipé des sièges dits « confort », je trouve une position de conduite correcte grâce aux différentes possibilités de réglages électriques. Toutefois, plus basée sur le confort que la sportivité, le maintien de l'assise fait défaut dès que les routes deviennent plus tortueuses et que le rythme de conduite augmente. Je suis en effet obligé de m'agripper au volant pour glisser le moins possible. Pas des plus agréables pour une conduite sportive, mais est-ce bien ce qu'on lui demande à ce SQ5 ?

Notre voiture d'essai étant équipée de l'option « Direction dynamique », je me retrouve derrière un volant qui fait fonctionner la direction grâce aux impulsions électromécaniques, procurant une douceur impressionnante et une très bonne précision.

L'agrément moteur est vraiment impressionnant, tant par les performances offertes que par l'atmosphère créée, certes artificiellement, par l'échappement.

De quoi me réconcilier avec les motorisations diesel !

Du côté de la transmission, le SQ5 est équipé d'une boîte de vitesses automatique à convertisseur (Tiptronic) à 8 rapports. Elle fonctionne avec un minimum d'à-coups et fait preuve d'une rapidité raisonnable pour ce type de véhicule. Tradition oblige chez Audi, la transmission est basée sur le système Quattro avec une répartition de base envoyant 40% du couple sur l'essieu avant et 60% sur l'arrière. Le différentiel central piloté ajustant en permanence cette répartition.

L'option « Audi drive select » équipant notre SQ5, permet de paramétrer selon ses envies le moteur, l'amortissement, la transmission, la direction et la boîte de vitesses. Quatre réglages sont proposés de base : confort – dynamic – auto – efficiency (pour une consommation moindre). Un dernier mode, nommé « individual » permet d'apporter ses propres réglages sur chaque élément. L'ensemble de ces possibilités de réglages transforment totalement le comportement de la voiture et même le conducteur lambda ressentira les différents setups sans avoir besoin d'être un ingénieur pour effectuer les différents réglages, tant les commandes sont simples d'utilisation.

Malheureusement et bien qu'il soit nettement plus dur et rabaissé de 30 mm que sur les modèles Q5 plus conventionnels, le châssis prend beaucoup de roulis et son comportement est terriblement sous-vireur. Il n'est évidemment pas aidé par le poids élevé de l'ensemble qui se fait fortement ressentir lors de trajets en mode attaque.

Afin d'optimiser la consommation de carburant, le SQ5 est équipé du système Start-Stop, qui fonctionne correctement avec une bonne réactivité.

### *Verdict*

Même si au premier abord, j'étais plutôt réservé sur cette voiture, je dois avouer qu'à la fin de mon essai, j'étais enchanté par ce SQ5 que je verrais bien en utilisation quotidienne pour transporter la famille sur des longs trajets.

Même si le son extérieur est fantastique faisant passer ce V6 biturbo diesel pour un bon gros V8 atmosphérique, j'ai comme l'impression que le constructeur d'Ingolstadt n'assume pas vraiment d'avoir installé un diesel dans un de ses

modèles badgés « S ». Et pourtant, Audi a montré la voie en remportant les 24h du Mans avec l'Audi R10 TDi en 2006-2007-2008. Mais, je dois avouer que la plupart des passionnés de mécanique, moi le premier, n'étant pas férus de motorisation diesel, je comprends qu'Audi ait utilisé toutes sortes d'artifices pour faire oublier que ce SUV sportif soit un mazout. D'ailleurs, hors Europe, le SQ5 est livré avec un V6 essence…

Le prix de base et fixé à CHF 79'850.- mais, Audi oblige, un certains nombres d'options sont obligatoires pour en faire une voiture correctement équipée. Notre modèle d'essai possédait près de CHF 25'000.- d'options ce qui le place dans la fourchette tarifaire haute du segment.

**Prix et options – Audi SQ5 V6 TDi**

**Prix de base : CHF 69'850.-**

**Peinture métallisée : CHF 1'220.-**

**Préparation crochet d'attelage : CHF 300.-**

**Audi drive select : CHF 310.-**

**Système de fixation coffre : CHF 330.-**

**Advanced key : CHF 940.-**

**Banquette arrière plus : CHF 320.-**

**Audi side assist & lane assist : CHF 830.-**

**Adaptative light : CHF 580.-**

**Bang &Olufsen Soundsystem : CHF 1'450.-**

**Garantie +2ans / 100'000km : CHF 1'930.-**

**Audi music interface : CHF 380.-**

**Open sky system : CHF 2’090.-**

**Rouleaux vitres portes arrières : CHF 180.-**

**Ouverture du coffre automatique : CHF 750.-**

**Décor laque piano noir : CHF 600.-**

**Assistant de feux de route : CHF 220.-**

**Système de navigation plus MMI : CHF 4’280.-**

**Contrôle de pression des pneus : CHF 130.-**

**Pack vide-poches : CHF 250.-**

**Sièges chauffants avant + arrière : CHF 410.-**

**Echangeur CD : CHF 650.-**

**Rétro antiéblouissants : CHF 530.-**

**Téléphone de voiture bluetooth : CHF 920.-**

**Kit assistance : CHF 1’870.-**

**Sièges confort, climatisés : CHF 840.-**

**Siège conducteur avec mémoire : CHF 310.-**

**Direction dynamique : CHF 1’530.-**

**Cuir Milano : CHF 790.-**

**Rétroviseur intérieur jour-nuit : CHF 430.-**

**Réception radio digitale : CHF 520.-**

**Système parcage « Advanced » : CHF 680.-**

**Climatisation confort plus : CHF 890.-**

**Bonus euro : CHF -3’990.-**

**Prix TOTAL : CHF 103’320.-**

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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de cet Audi SQ5 TDi.

**A lire aussi**

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 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

AG 138238
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

V6 TDI
ACHTUNG WARNING ATTENTION
W.A.Y.

S Q5
P
R
N
D/S
START
ENGINE
STOP
NAV
TEL
RADIO
MEDIA
MENU
BACK
CAR
W.A.Y.

ONERM
0 km/h
140km
28746 km 677.9
P +6.0°c
S Q5
MODE
NAV
W.A.Y.

AG 138 238

AG 138 238

AG 138238
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·138238
W.A.Y.

LIEBHERR
AG·138238
W.A.Y.

W.A.Y.

Heure
Menu
Setup MMI
Car
Tone
Téléphone
Radio
Info
Navigation
Média
TMC
TP
15:39
SIM
W.A.Y.

Parcours
Info
Chavannes
-le-Veyron
Cuarnens
Moulin-Dessus
Mauraz
l'Isle
Villars
-Bozon
La Rochelle
50
500 m
670 m
--:--
Guidage
Réglages
TMC
TP
15:39
SIM

W.A.Y.

W.A.Y.

S Q5
AG·138

P
R
N
+
D/S
−
START
ENGINE
STOP

Audi drive select
Doc. de bord
efficiency
comfort
auto
dynamic
individual
Systèmes Car
Set individual
TMC
TP
15:39
SIM

AG 138 238

W.A.Y.

AG 138 238
W.A.Y.

AG·138 238
W.A.Y.

LIEBHERR
AG·138 238
W.A.Y.

AG·138238
TDI
W.A.Y.

AG·138238
W.A.Y.

SQ5
W.A.Y.