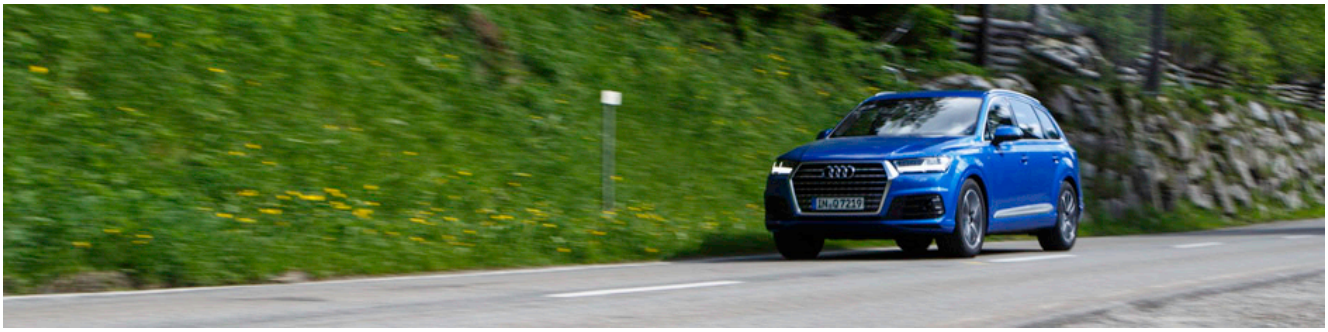
Premier contact – Audi Q7 : Plus, mieux et moins lourd…

Après 10 ans au catalogue et un léger lifting en 2009, le Q7 se voit renouvelé. Voici donc un premier contact avec le navire amiral des SUV chez Audi dans les Alpes valaisannes. Il était grand temps pour la marque de revoir sa copie. Après quelques centaines de kilomètres à son volant, nous vous livrons nos premières impressions.



- 6 cylindres, essence, 2’995 cm^3
- 333 CV de 5’500 à 6’500 t/min
- 440 Nm de 2’900 à 5’300 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.1 sec.
- Poids : 2’045 kg
- Conso. mixte : 7.7 l/100km
- Emissions CO_2 : 179 g/km (G)
- Prix modèle 3.0 TFSI dès CHF 78’650.-

Texte et photos : Tony da Silva

Lancé en 2005, le Q7 résumait parfaitement ce qui, à mon sens, n'allait pas dans la branche automobile de l'époque : toujours plus grand et toujours plus lourd avec un corolaire direct sur la consommation.

Alors que les ventes étaient en hausse constante, 2008 a été synonyme d'un baril de pétrole à 145 dollars et les ventes se sont aussitôt effondrées, passant de 41 mille exemplaires en 2007 pour l'Europe à 25.4 mille en 2008 et 12.4 mille en 2009.

La mise à jour esthétique de 2009 n'a pas changé la donne et les ventes mondiales se sont arrêtées à 500 mille exemplaires sur 10 ans.

Esthétique

Sur le papier, les dimensions du nouveau Q7 sont très proches du modèle qu'il remplace, puisqu'en longueur c'est seulement 33 mm de moins et 69 mm en largeur, alors que les volumes intérieurs gagnent du terrain. Le travail réalisé par l'équipe de design s'est avéré important, puisque, au niveau du volume, le nouveau Q7 semble nettement moins encombrant et pourrait presque être confondu avec un modèle plus petit comme le Q5.

La première mouture du modèle était tout simplement massive, pour ne pas dire énorme et n'avait aucun charme. Ici, tout a été revu et fondamentalement, malgré une calandre proéminente, l'ensemble est beaucoup plus attractif et dynamique.

Globalement, avec un profil plus effilé, ce SUV s'insère sans problème dans tous les milieux urbains, en dépit de ses dimensions importantes et, grâce à des aides à la conduite pléthoriques, l'encombrement se fait presque oublier, y compris lors d'un parcage. A noter que le Q7 est livrable d'office en 5 ou 7 places et que tous les sièges peuvent se ranger en un tour de main pour offrir une surface plane d'un volume total de chargement de 2m3. En configuration normale et avec 5 places, le coffre dispose de 890 litres.

Sous le capot

L'innovation se situe également dans le compartiment moteur puisque le nouveau

Q7 amène deux nouveaux moteurs basés sur 6 cylindres en V diesel et essence.

Ce dernier, d'une cylindrée de 2'995 cm^3, est muni d'un turbocompresseur et offre 333 CV disponibles entre 5'500 à 6'500 tr/min. Côté couple, c'est 440 Nm qui répondent présents entre 2'900 et 5'300 tr/min.

Egalement disponible dès le lancement, le diesel de 2'967 cm^3 avec une injection de rampe commune et un turbo développe 272 CV entre 3'250 et 4'250 tr/min. Bien entendu, le couple n'est pas en reste avec 600 Nm disponibles entre 1'500 et 3'000 tr/min.

Sur le plan de la consommation, je n'ai pas vraiment été en mesure de faire des moyennes révélatrices, car les dénivelés ont été nombreux et passablement énergivores. Ceci dit, le constructeur annonce une consommation mixte de 7.7 l/100km pour le moteur essence et 5.7 l/100km pour le diesel.

Un modèle E-Tron vient d'être présenté à Shanghai et deux autres moteurs seront disponibles pour les marchés asiatiques et américains. Pour le moment, pas de date de disponibilité pour ces configurations sur le marché européen.

Enfin, il est à noter que toutes les versions sont livrées avec une boîte automatique Tiptronic à 8 rapports et activée via un levier que j'ai trouvé presque trop petit pour être ergonomique.

Au volant

Comme bon nombre de constructeurs premium, Audi offre des assistances actives et passives à la conduite ainsi qu'une liste infinie d'options. Il n'y a qu'à voir les sept pages du catalogue dédiées aux options… enivrantes et chères. Je n'arriverai donc pas à décrire tous les éléments présents et utiles ou non, mais il y a un point clé sur lequel Audi a passablement insisté et qui est assurément positif : le poids.

Même si chaque nouveau propulseur fait mieux que l'ancien, l'ennemi de l'automobile c'est la masse, et cette dernière n'a cessé de croitre au cours de ces dernières décennies. Conscient du problème, et particulièrement sur le Q7, la marque a demandé un effort conséquent auprès de toutes les parties impliquées dans la réalisation de ce nouveau véhicule. Au final, ce sont 325 kg qui ont été économisés vis-à-vis de la première génération. Pour se rendre compte de

l’attention portée à cet aspect, il faut savoir que le châssis a perdu 71 kg, alors que les normes de sécurité sont plus sévères, les sièges entre 13 et 19 kg suivant la configuration, les portes 24 kg, etc. Même la pédale de frein a été redessinée en aluminium pour perdre 1.01 kg (sans rire !) et le tout affiche 2’045 kg contre 2’370 kg pour la version précédente. De plus, la plupart des composants mécaniques ou électriques ont été repensés pour offrir des prestations supérieures.

Mais comment tous ces efforts se traduisent-ils sur la route ? Grâce à un parcours mixte entre autoroute et flanc de montagne, j’ai pu me forger une bonne opinion car, hasard du calendrier, j’avais pris le volant d’un Q7 de 2008 il y a peu et j’en avais gardé quelques impressions. Il me tardait de les confronter avec cette seconde génération.

Tout d’abord, la position du conducteur ainsi que celles des passagers sont tout simplement excellentes. Espace, qualité, confort et visibilité sont les premiers mots qui me viennent à l’esprit. Ensuite, grâce à l’Audi Drive Select, il est possible de sélectionner les modes suivants : auto, comfort, dynamic, efficiency, allroad, offroad et individual. Chacun de ces modes influence la réactivité du moteur, la rapidité de passage des vitesses, l’assistance de direction et, surtout, les suspensions (Adaptive Air Suspension).

Et sur la route alors, me direz-vous ? J’y arrive ! J’ai jeté mon dévolu sur la version essence et, dès les premiers mètres, je n’ai pas reconnu les sensations de conduite que j’avais gardées de la précédente génération. Grâce au régime « minceur », au moteur plus élastique et plus réactif, aux quatre roues directrices et aux suspensions pilotées, j’ai immédiatement été comblé par les réactions de ce grand SUV à la fois particulièrement silencieux (merci le double vitrage), même lancé à 120 km/h sur les autoroutes, et très équilibré pour affronter des cols de montagne. A noter que les freins se sont montrés à la hauteur lors d’une descente sinueuse et soutenue de 1’540 à 820 mètres d’altitude. Bien sûr, grâce au propulseur de 333 CV, j’avais des attentes sérieuses concernant les impressions de conduite mais, malgré la perte de poids, il faut tout de même tracter 2 tonnes ! Au niveau des montées en régime, ça reste très linéaire et pas vraiment impressionnant.

Idem pour le diesel, le couple supérieur (+160 Nm) compense une puissance un peu moindre (-61 CV) et les sensations restent très similaires. La boîte Tiptronic

est parfaite et se fond entièrement dans la philosophie de ce grand SUV… douce, silencieuse et rapide quand il le faut, en fonction du mode de conduite.

Verdict

Ce nouveau Q7 constitue réellement une évolution majeure et non un simple rafraichissement de façade. De l'agrément de conduite au design, en passant par les équipements, la qualité et les fonctionnalités, tout a été revu et largement amélioré pour offrir au conducteur une expérience nettement améliorée.

Bien entendu, il est exclu de sortir de la concession sans avoir passé un peu de temps avec le vendeur afin d'additionner toutes les options qui sont à disposition. Si certaines relèvent clairement du gadget, d'autres apportent un réel plus, tant en terme d'assistance à la conduite que sur le plan de la sécurité passive et active.

Par exemple, le pack Infotainment à CHF 4'270.- inclut le Virtual Cockpit ainsi que le MultiMedia Interface Navigation Plus qu'il faut lier à l'Audi Connect à CHF 430.- pour avoir les cartes Google Earth directement sous les yeux. Le résultat est bluffant et permet d'avoir, sur l'écran central et derrière le volant, un rendu en direct de tout l'environnement en 3D avec les textures. Seul bémol, le système se sert d'un module de communication LTE/UMTS et il faut donc souscrire à un abonnement auprès d'un opérateur afin de disposer des cartes en direct, car elles ne sont que partiellement stockées sur le disque dur de la voiture. Par conséquent, attention lors de déplacements à l'étranger, une balade en voiture à l'aide des cartes Google sur un autre opérateur générera un trafic de données de l'ordre de centaines de mégabytes.

Autre option saisissante pour les audiophiles, le système Bang & Olufsen Advanced avec son 3D facturé CHF 8'530.-. L'ensemble est livré en 23 haut-parleurs et une puissance totale de 1'920 watts. Le tout permet aussi de compenser les bruits de roulement et offre une qualité d'écoute assez impressionnante. Malgré cela, je peine à justifier plus de 10% du prix du véhicule pour le système audio. Pour ceux qui sont moins extrêmes, ou qui n'ont tout simplement pas les moyens, il y a aussi un système Bose pour CHF 1'600.- avec 19 haut-parleurs et une puissance raisonnable de 558 watts.

En conclusion, la version 2 de l’Audi Q7 est clairement partie d’une feuille blanche pour réaffirmer son positionnement de leader du segment, avec une avalanche de nouveautés ainsi qu’une des meilleures offres actuelle au niveau Infotainment, y compris l’intégration de CarPlay and Android Auto. Le tout est proposé à un prix de départ de CHF 75’030.- (inclus le « Bonus Premium » de CHF 7’870.-) pour le diesel et de CHF 78’650.- (inclus le « Bonus Premium » de CHF 8’250.-) pour l’essence.

Prix et options – Audi Q7 3.0 TFSI

Prix de base (avec Bonus Premium) : CHF 78’650.-

Argent Fleuret métal : CHF 1’380.-

Accoudoir central confort à l’avant : CHF 170.-

Adaptive Air Suspension : CHF 2’850.-

Application décorative sup. aluminium brossé Sono/application décorative inf. chêne gris : CHF 1’250.-

Audi Connect : CHF 430.-

Audi side assist : CHF 840

Bang & Olufsen Advanced Sound System avec son 3D : CHF 8’530.-

Banquette arrière plus : CHF 550.-

Cuir Valcona : CHF 1’390.-

Double vitrage isolant/verre acoustique : CHF 1’650.-

Jantes en aluminium coulé en style à 5 branches en V, dim. 8,5 J x 19 pneus 255/ 55 R 19 : CHF 1’390.-

Pack confort Suisse : CHF 4’390.-
(Appui lombaire 4 voies, couvre-coffre, clé confort, protection de seuil de

chargement en acier inoxydable, sièges chauffants à l’avant, sièges sport à l’avant et sièges avant réglables électriquement)

Pack cuir : CHF 2’150.-

Pack d’assistance Tour : CHF 2’620.-

Paquet Infotainment : CHF 4’830.-
(Virtual Cockpit et MMI Plus)

Pavillon en tissu noir : CHF 430.-

Premium Package : CHF 4’830.-
(éclairage d’ambiance, assistant de feux de route, climatiseur automatique confort 4 zones, feux arrière à LED avec clignotant dynamique, phares à LED, enjoliveur, assistant de stationnement, lave-phares, fermeture assistée des portières et caméras panoramiques

Préparation pour Rear Seat Entertainment : CHF 270.-

Sièges avant réglables électriquement avec fonction mémoire pour le siège du conducteur : CHF 1’990.-

Système de rails avec kit de fixation : CHF 390.-

Toit en verre panoramique : CHF 2’430.-

Toutes roues directrices : CHF 1’600.-

Prix TOTAL : CHF 124’380.-

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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour l’invitation aux essais presse de ce nouveau Audi Q7.

A lire aussi

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…

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

IN Q 7219
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Fahrzeug
Klang
Radio
Medien
Telefon
Radio Horeb
drive select
4-ZONE
24.0
AUTO
22.0
AUTO
MAX
REAR
A/C
OFF

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

IN 07219
W.A.Y.

W.A.Y.

Chinese Eyes
Route de Nax
Route de Nax
14:12
25.0°c
64
W.A.Y.

Q7 quattro
P
4006km
14:06
33.9km
+21.0°C

720km
Vertical+
Driver assist
19.8 l/100km
P
3779km
18:19
5.4km
+18.5°C
0
km/h

Verbrauch
D
35
km/h
7135km
11:11
105.5km

450 km
Democracy
P
1490m
75m
17:51
+20.5°C
0
km/h

W.A.Y.

IN Q 7219

W.A.Y.

W.A.Y.

IN Q 7241
W.A.Y.

Audi quattro
W.A.Y.

P
R
N
D/S
W.A.Y.

drive select
A OFF
OFF
MAX
22.0
AUTO
4-ZONE
REAR
eco
A/C
OFF
22.0
AUTO
quattro
BACK
W.A.Y.

Google Earth
18:19
3G
DAB
Vertical+
Google
ONLINE
W.A.Y.

W.A.Y.

IN 07219
W.A.Y.

W.A.Y.

15:38
Look! Safe to move?
ONLINE
W.A.Y.

IN Q 7222
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.