Essai – Audi A8 55 TFSI : LA limousine de chez Audi

Au fil des années, la « limousine » a tout perdu, ou presque, à commencer par ses parts de marché. Si, à une époque, elle représentait 90% des ventes d'une marque, aujourd'hui c'est moins de 20% et pour cause, les besoins et désirs des clients ont évolué. Toutefois, ce format reste une référence dans le domaine du luxe et des prestataires de transport haut de gamme et, à ce titre, l'A8 représente le fleuron de chez Audi.

- V6, biturbo, essence, 2'995 cm^3
- 340 ch de 5'000 à 6'400 t/min
- 500 Nm de 1'370 à 6'400 t/min
- Boîte de vitesses Tiptronic, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.6 sec.
- Poids : 2'005 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'172 x 1'945 x 1'473
- Conso. mesurée : 10.1 l/100 km
- Emissions CO_2 : 181 g/km (G)
- dès CHF 114'100.-, mod.essayé: CHF 153'900.-

Texte et photos : Tony da Silva

Personnellement, ça faisait des années que je demandais de pouvoir tester un de ces véhicules mais avec des ventes qui s'effondraient, les constructeurs rechignaient à proposer ce type de voiture à l'essai. Pourtant aujourd'hui, c'est avec grand plaisir que je prends possession de cette voiture et que je vais enfin pouvoir la comparer avec des véhicules encore plus prestigieux comme Bentley ou Rolls-Royce. Bien sûr, je m'attends à des différences importantes, mais dans quelles proportions ?

A l'extérieur

Avec ses 5.17 mètres de long et ses 1.94 mètre de large, forcément, elle en impose. La version L avec ses 5.3 mètres ne serait tout simplement pas rentrée dans mon garage, je remercie donc la marque de m'avoir livré la « petite » A8.

Plus sérieusement, la large et haute calandre confère à notre vaisseau amiral un ton très solennel, presque massif. Pour les côtés et l'arrière, les designers ont été un peu plus légers et je trouve ces parties un peu plus discrètes. Les jantes en aluminium coulé de 20 pouces et 20 branches donnent un côté rutilant à cette limousine et avec une couleur plus foncée, j'aurais presque cherché les porte-drapeaux pour fixer les armoiries de ma famille afin de parader dans mon quartier.

Blague à part, l'ensemble se fondrait parfaitement dans un défilé officiel ou un

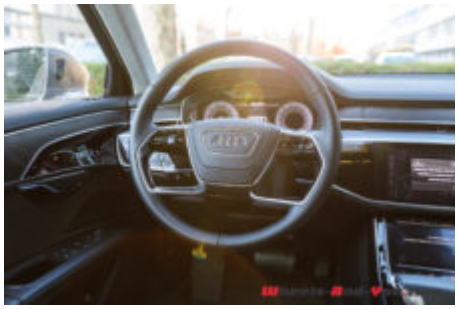
balai diplomatique. Bien entendu, dans la vie de tous les jours, quelques regards se tournent sur notre limousine aux dimensions sénatoriales mais elle affiche avant tout un style discret et luxueux.

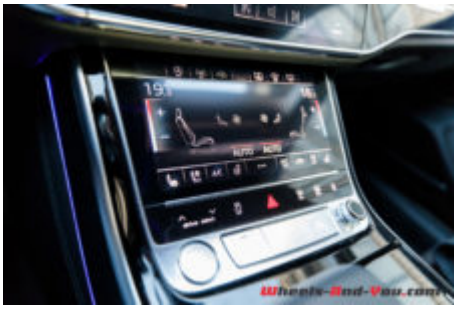
A l'intérieur

C'est là que la série A8 révèle réellement sa nature : des espaces individuels étendus et un volume habitable important avec ses 3 mètres entre les axes avant et arrière. Éteinte, la planche de bord présente de grandes surfaces polies ou brillantes qui laissent présager pas moins de trois écrans. Idem pour les buses d'aération, car sur la planche de bord, elles semblent inexistantes. Bref, tout semble zen et discret.

Néanmoins, dès qu'on allume le moteur via le bouton placé sur la console centrale, pas moins de trois écrans s'éclairent et des segments de la baguette en frêne veiné gris-brun naturel le long du tableau de bord pivotent pour laisser apparaître les buses de ventilation. L'effet est garanti pour les éventuels passagers non habitués à ce type de véhicule mais après l'étonnement, il faut s'habituer à cette pléthore d'instruments. En gros, l'écran derrière le volant propose les informations de conduite. Le second de 10.1 pouces au centre sur la partie haute permet d'accéder aux différents menus comme radio, navigation, média. Enfin, sur la partie basse, le troisième écran de 8.6 pouces permet d'interagir avec la climatisation ou les éléments de confort du véhicule. La marque a opté pour des écrans avec réponse haptique et je ne suis pas convaincu par ce système.

Bref, le tout est sobre, sensiblement luxueux et parfaitement agencé avec, en prime, un espace appréciable pour tous les occupants, y compris à l'arrière. Bien entendu, il faut s'habituer à ces écrans et au nombre incalculable de fonctions et menus pour interagir avec le véhicule. J'y reviendrai plus tard car, pour le moment, c'est le confort et l'espace qui priment, y compris dans le coffre avec ses 505 litres.





Sous le capot

A ma grande surprise, c'est un discret V6 qui trône au milieu du compartiment moteur et il offre 340 ch et 500 Nm. Ce dernier est couplé à une boîte à vitesse Tiptronic à 8 rapports. Enfin, la traction intégrale « Quattro » et les quatre roues sont directrice ce qui, vu la longueur du véhicule, permet d'afficher un excellent diamètre de braquage de 12.5 mètres.

Au niveau de la consommation, je trouve les chiffres extrêmement raisonnables avec un 10.1 l/100km sur l'ensemble de l'essai et même un passage sous les 8.0 l/100km lors d'un trajet autoroutier effectué à 120 km/h de moyenne.

Enfin, Audi devrait proposer la version S8 plus tard dans l'année avec un moteur plus puissant et un style plus sportif.

Au volant

Il est temps de passer aux choses sérieuses et les premiers tours de roues s'effectuent en ville dans un confort et une insonorisation remarquables. Je préconise toutefois de désactiver le système « start & go » qui donne un petit à coup quand le conducteur déleste à peine son pied de l'accélérateur à un feu rouge. Une fois sur l'autoroute, notre vaisseau amiral configuré en mode « confort » glisse comme un tapis volant à quelques centimètres du sol et ça me permet de jouer avec l'assistant de conduite adaptatif.

Le système est relativement intuitif et permet, au travers de quelques menus, de configurer la distance au véhicule qui précède ainsi que la vitesse basée sur les panneaux de signalisation mais également via à vis de la cartographie. Le système est bluffant d'efficacité et suivre les autres usagers de la route est un jeu d'enfant, quel que soit le trafic avec son lot d'accélérations et de décélérations qui sont gérés à la perfection. Avec un bémol toutefois : si le trafic est dense, que tout le monde roule à 128 km/h et que le véhicule croise un panneau 120 km/h, l'ordinateur de bord ralentira le véhicule à cette vitesse, entraînant du coup la rogne des automobilistes qui suivent. Bien entendu, il est possible d'augmenter la vitesse via un des leviers placés derrière le volant mais dès qu'on croise un nouveau panneau, la vitesse du véhicule se met à jour immédiatement. Le véhicule ralentit aussi à l'approche d'un carrefour ou d'un céder le passage.

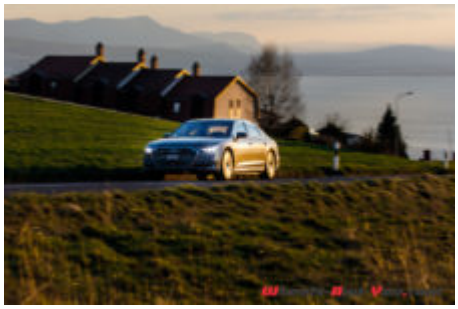
Entendons-nous bien, le système est diablement bon et en particulier sur des trajets autoroutiers qui sont truffés de travaux ou de zones avec des vitesses

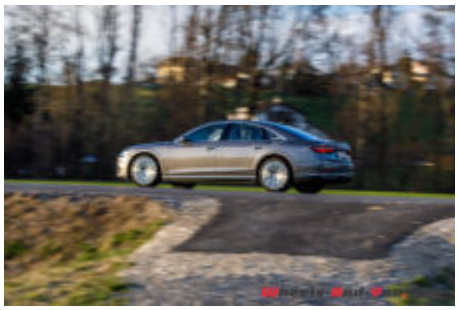
différentes. J'aurais simplement souhaité une option pour pouvoir adapter la vitesse « ambiante » dans un pourcentage donné, par exemple afin de rester fluide dans le trafic. Ceci dit, ce type d'assistant est en réalité basé sur un système applicatif et j'ose penser qu'il pourra évoluer en fonction des progrès techniques et législatifs au travers d'une simple mise à jour « over the air » (comprendre sans passer par la case garage !).

Les quatre roues directrices font des merveilles en ville ou dans des espaces restreints, compte tenu de l'encombrement de la voiture. Et pour ceux qui en ressentent le besoin, le réglage sport permet d'adopter un mode un peu plus viril. Bien entendu, l'A8 ne devient pas une R8, mais au travers de suspensions raffermies, d'une pédale d'accélérateur plus réactive et d'un régime moteur plus élevé, la limousine démontre que son châssis permet aussi de taquiner les routes rapides et sinueuses de notre contrée.

En gros, la limousine se montre gourmande en sensation et offre au conducteur et éventuels passagers une bonne dose d'adrénaline car elle est difficile à mettre en défaut malgré ses deux tonnes. Le freinage est puissant et endurant, les quatre roues motrices et directrices permettent d'offrir une agilité et un contrôle dans toutes les circonstances. La sensation de confort et de luxe prévaut et, dans les hauts régimes, le moteur s'essouffle vite.

Bref, même si elle peut se dévergonder un peu, c'est avant tout dans un style feutré et détendu que cette A8 s'apprécie. La qualité des matériaux, la précision de l'agencement et l'aide des 41 systèmes d'assistance électronique pourrait en faire le palace autonome idéal. Ajoutez à ça un excellent système audio signé Bang & Olufsen (il y a encore mieux visiblement) et tout ou presque invite à la balade au long cours.





Verdict

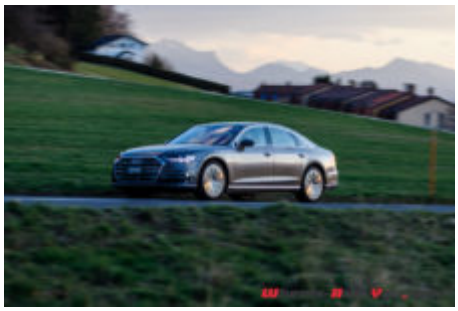
La limousine classique est en perte de vitesse car les acheteurs lui préfèrent de véhicules plus polyvalents et j'espère que ça ne sonnera pas le glas de cette catégorie de véhicules. Ceci étant dit, il faut maintenant répondre à une question bête : est-ce que l'A8 est le firmament du confort et du luxe ? Certainement dans une catégorie de prix raisonnable, au même titre que la gamme S chez Mercedes ou 7 chez BMW… mais face à une Bentley ou Rolls ? Certainement pas.

Ce n'est pas faute d'essayer mais les produits ne sont pas comparables. Évidemment, à 3 ou 4 fois le prix de départ, comment ça serait possible ? Même si l'insonorisation de l'A8 est bonne, elle n'est pas aussi intense que dans les modèles anglais. Idem pour le moteur, difficile de concurrencer un V12 ou V8 et les cuirs, pour donner un dernier exemple, sont incomparables.

Et puis un dernier petit détail m'ennuie tout de même pendant tout l'essai : la décélération du véhicule jusqu'à son arrêt. Ce point n'a rien à voir avec les freins mais bien avec les suspensions qui, à mon avis, ne sont pas bien configurées. En

effet, l'inertie du véhicule, au moment de l'arrêt, fait osciller la voiture d'avant en arrière comme si on tentait d'arrêter un mètre cube d'eau et que les mouvements du liquide étaient encore perceptibles quelques instants après l'arrêt complet. Bien entendu, ça dure une fraction de seconde, mais l'effet à la longue est plutôt désagréable et je m'étonne que cet élément n'ait pas été traité lors de la mise au point finale du véhicule.

En conclusion, avec ou sans chauffeur, cette limousine laisse percevoir ce que pourrait être un salon en mode autonome et dans un confort et silence remarquables.



<u>Prix et options – Audi A8 55 TFSI</u>

Prix de base : CHF 114'100.-

Pack extérieur chrome : CHF 770.-

Volant branches chauffants : CHF 540.-

Tunnel de chargement : CHF 270.-

Paquet cuir : CHF 1'290.-

Essuie-glace adaptatif : CHF 590.-

Bang & Olufsen Premium Sound : CHF 1'560.-

Head-Up Display : CHF 1’810.-

Pack d’assistance ville : CHF 1’830.-

Rear Seat Remote : CHF 630.-

Télécommande porte de garage : CHF 340.-

Toutes roues directrices : CHF 2’540.-

Pack qualité de l’air : CHF 720.-

Sièges ventilés et à massage avant : CHF 2’080.-

Applications inférieur alu mat : CHF 250.-

Cuir Valcona : CHF 790.-

Audi music interface au fond : CHF 200.-

Touche de commande (alu) : CHF 630.-

Pack coffre à bagages : CHF 210.-

Roues alu 20-branches : CHF 4’040.-

Lecteur de DVD avant : CHF 160.-

Prise 230 V : CHF 230.-

Chauffage auxiliaire : CHF 2’000.-

Double vitrage isolant : CHF 1’560.-

Garantie +2 ans / 100’000 km : CHF 3’070.-

Paquet Alcantara : CHF 2’020.-

Toit panoramique en verre : CHF 2’100.-

Normal-Finish : CHF 100.-

Pack sièges séparés arrière : CHF 6’460.-

Pack d’assistance tour : CHF 3’390.-

Lampes de lecture LED : CHF 330.-

Assistant de vision nocturne : CHF 2’930.-

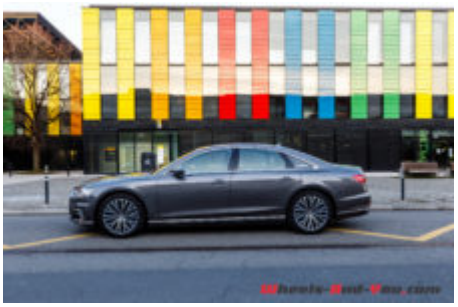
Sièges Confort à contours ind. : CHF 2’030.-

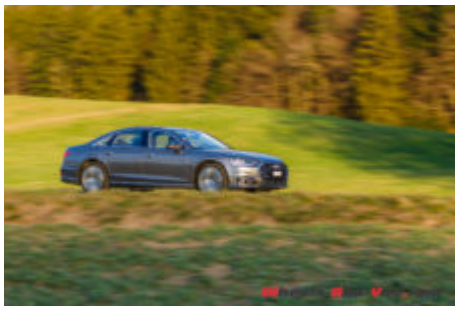
Bonus Premium : CHF -9’120.-

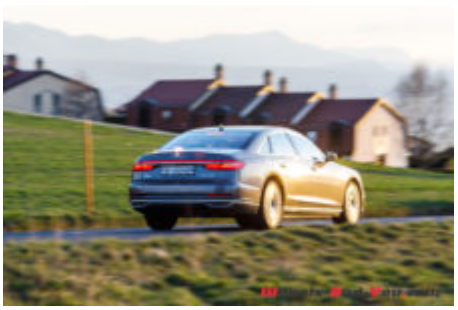
<u>Prix TOTAL : CHF 153’900.-</u>

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 A8 55 TFSI, ainsi qu’au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.







A lire aussi

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 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

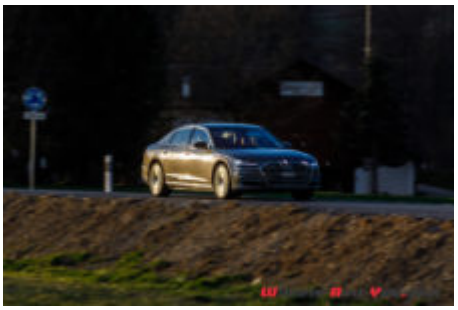
Présentation – Audi RS Q3 Concept

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