Essai – Audi e-tron 55 Quattro : A-t-elle de quoi rivaliser avec les références actuelles ?

L'Audi e-tron est la première auto tout électrique proposée par la firme d'Ingolstadt. Ce gros SUV à l'esthétique entre break et coupé surélevé reste dans la parfaite lignée des Q5, Q7 et Q8 mais adopte une plateforme spécifique à la propulsion électrique. Avec 411 km d'autonomie WLTP annoncée, soit moins que ses principales concurrentes, l'e-tron saura-t-elle convaincre son public ?



- Deux moteurs électriques
- 361 ch (boost 408 ch)
- 561 Nm (boost 665 ch)
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.7 sec.
- Poids : 2'461 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'901 x 2'043 x 1'629
- Conso. mixte : 24.6 kWh/100 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 91'800.-, mod.essayé: CHF 128'157.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Le succès des SUV de la marque est tel que c'est assez logiquement qu'Audi a retenu ce segment pour débuter avec son offre électrique. Plutôt qu'électrifier l'un des SUV de sa gamme existante, elle en a créé un nouveau : l'e-tron. Alors qu'Audi est sur le point de présenter un nouvel e-tron Sportback tandis que j'écris ces lignes, voyons ce que propose l'e-tron en regard de ses concurrentes directes que sont Tesla et Jaguar.





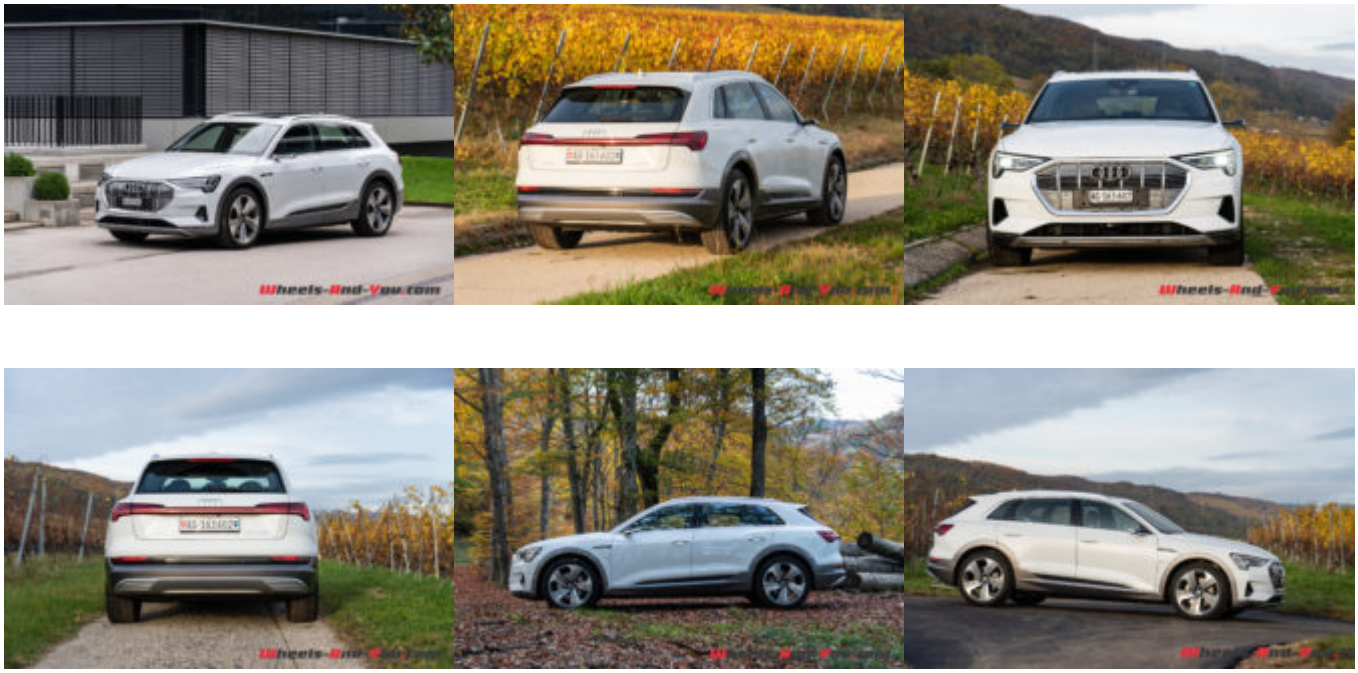
A l'extérieur

En découvrant l'e-tron, je lui trouve des volumes très comparables à ceux du Q8. Avec 4.9 m, il est à peine plus petit, se plaçant entre un Q7 et un Q5. Mais seuls 8.5 cm le séparent du Q8. En outre, et selon moi, son esthétique est plus agréable, plus fine que celle de son grand frère.

La calandre grise, signe distinctif des Audi électriques, est presque entièrement factice puisque seul un quart de sa hauteur laisse entrer le flux d'air. Les optiques sont fines et la signature LED spécifique. L'arrière intègre un bandeau lumineux continu sur toute la largeur, déjà vu au sein du groupe VAG sur le récent restyling Porsche. Quant au profil, il faut le regarder en détail pour le différencier du Q8 avec son pare-brise arrière très incliné surmonté d'un grand becquet.

Globalement, je trouve le style très conventionnel, trop conventionnel même. C'est d'autant plus étonnant que la motorisation électrique nécessite beaucoup moins de place qu'un moteur thermique. Or, en conservant les volumes d'un SUV classique, l'Audi e-tron se prive d'une habitabilité supplémentaire qui permet au Jaguar I-Pace de le supplanter sur ce point, avec plus de place pour les passagers arrière et un coffre presque équivalent, cela malgré des dimensions extérieures largement inférieures (22 cm). Comparé à un Tesla Model X, 3 cm plus long seulement, le verdict est sans appel puisque ce dernier propose un volume de chargement sièges rabattus de 700 litres plus élevé.

Notons encore que mon véhicule est équipé de l'option miroirs électroniques, avec deux caméras extérieures et deux écrans dans les contre-portes, améliorant légèrement le coefficient de trainée aérodynamique qui demeure toutefois sensiblement inférieur à celui du Model X.



A l'intérieur

Si l'extérieur ne surprend pas, l'intérieur est du même acabit. Lorsque je m'installe à bord, difficile de voir qu'il s'agit d'un véhicule électrique avant de presser sur le bouton Start. Il y a même des palettes au volant ! Les seules différences perceptibles sont un affichage compteurs spécifique avec, à la place du compte-tour, une jauge de couple des moteurs électriques et un indicateur de recharge en décélération. La jauge de charge batterie est identique à celle d'un réservoir de carburant. Tout le reste est directement repris de ses frères thermiques ; j'en veux pour preuve un GPS qui indique les stations d'essence à proximité, un comble pour un véhicule électrique ! Notons que lors d'un calcul de trajet, si l'autonomie restante ne permet pas d'atteindre la destination, le planificateur propose le trajet approprié en fonction des stations de recharge disponibles.

L'assise est confortable et l'ergonomie conforme aux productions de la marque. L'espace aux genoux des places arrière est suffisant si le conducteur ne dépasse pas 1.80 m. Le coffre propose 660 litres qui s'étendent jusqu'à 1'725 litres sièges rabattus. Sous le capot avant, point de coffre supplémentaire : la seule place

disponible est occupée par une sacoche façonnée sur mesure pour y ranger les câbles et transformateur de recharge. Alors que les batteries sont placées sous les sièges arrière, je me demande bien ce qui occupe tout l'avant ou presque du véhicule.

La qualité d'assemblage intérieure inspire la qualité. Je trouve toutefois le fini très brillant des deux écrans centraux et de certaines parties du tableau de bord particulièrement salissant : la moindre poussière s'y voit, sans compter les traces de doigts dès qu'on effleure l'une des commandes tactiles. Quelques plastiques argentés sont aussi assez durs et facilement rayables. Bon point toutefois au levier – ou devrais-je dire la gâchette – de commande de marche avant/marche arrière : le gros du levier est fixe et seul le bouton situé à sa gauche est opérant, qui se commande d'un seul doigt.



Sous le capot

Choix naturel pour la marque pionnière de la transmission intégrale, l'Audi e-tron

n’est proposé qu’avec avec une transmission Quattro. Il comporte donc deux moteurs, un sur chaque essieu. Je suis surpris par la fiche technique en découvrant que le moteur arrière est plus puissant que celui à l’avant : 140 kW et 314 Nm versus 125 kW et 247 Nm. Audi nous a toujours habitué à une répartition 50-50, voire prépondérante à l’avant. Au total, cette double motorisation développe donc 267 kW (360 ch) et 561 Nm, et même jusqu’à 300 kW (408 ch) et 665 Nm avec une fonction Boost, une option avec le mode Dynamic limitée à 8 secondes. Avec cette fonction Boost mais un poids « colossal » de plus de 2’550 kg en état de marche, il faut 5.7 sec à l’e-tron pour atteindre 100 km/h.

La batterie, de 95 kWh, est constituée de 36 cellules et pèse près de 700 kg. Comparés au 450 kg des batterie 80 kWh d’un Mercedes EQC 400 4Matic ou aux 550 kg de la Tesla Model X 90 kWh, ça me laisse interrogateur. De plus, sur mon véhicule de test, l’autonomie affichée avec la batterie complètement chargée ne dépasse jamais 360 km et je ne parviens pas à réaliser plus de 265 kilomètres réels avec une charge. Après cette distance, la jauge ne me promet plus que 27 km d’autonomie résiduelle.

La recharge est également moins aboutie que celle de ses concurrentes puisque sur une prise de courant 220V classique, l’indicateur de charge m’indique 40 heures pour une pleine charge ! En moyenne, une heure de charge sur une prise domestique procure 8.5 km d’autonomie alors que sur les Tesla essayées pour Wheels And You, dans les mêmes conditions, l’autonomie gagnée avoisine les 13 km par heure.



Au volant

Position du siège réglée, je presse sur le bouton de mise sous tension générale : c’est un jingle qui m’accueille, qui me fait penser à la mise en marche d’un ordinateur sous Windows. Marche avant en actionnant la gâchette du gros levier fixe qui n’est qu’un repose main, le frein à main électrique ce relâche sèchement

et la voiture se met en route de manière fluide.

Ce qui me frappe directement comparée à ses concurrentes Tesla Model X et Jaguar I-Pace, c'est le sifflement de la propulsion électrique : entre 0 et 50 km/h, il est très présent et me fait penser au bruit d'une Formula E. Heureusement, il disparaît à plus haute vitesse. Si je relève ce point, c'est que l'insonorisation générale est de haut niveau avec l'option vitres aphoniques dont est équipée le véhicule que me prête Audi. On n'entend ni les bruits de roulement, ni le trafic alentour ; le sifflement de la propulsion électrique et la pluie sur le pare-brise sont les seuls sons à attirer l'attention.

La voiture roule en roue libre au lever du pied, sans recharge moteur. Toutefois, les palettes au volant permettent de gérer manuellement un freinage progressif par recharge électrique. C'est moins ergonomique que ce que propose les deux concurrents déjà cités où le freinage électromagnétique est géré par le simple lever du pied droit, le point neutre (roue libre) nécessitant de maintenir une position intermédiaire de la pédale.

En modes « Efficiency » et « Confort », la suspension est typiquement Audi : l'amplitude est mal maîtrisée et la voiture rebondit au moins une fois, quand ce n'est pas deux, sur chaque compression de la chaussée. Ça semble être une constante chez Audi où les ingénieurs assimilent décidément confort à souplesse excessive, avec ici également une direction molle qui ne transmet aucune information sur l'adhérence du train avant. Au contraire, en mode Dynamic, la détente des amortisseurs me paraît trop raide et chaque petite irrégularité est transmise à mes lombaires malgré les sièges plutôt confortables. J'ai envie de les inviter à aller rouler la Bentley Continental GT Convertible dont j'ai fait l'essai pour Wheels And You dernièrement, tant cette dernière m'avait bluffé par ses excellents réglages de suspensions.

Premier trajet alors que la voiture m'est livrée avec des batteries complètement chargées – l'indicateur d'autonomie affiche 359 km – je relie Crissier à Arzier, soit une petite vingtaine de kilomètres d'autoroute et le reste sur petites routes dont l'élévation d'env. 300 m depuis Luins. Malgré le mode « Efficiency », surprise en arrivant à destination : alors que j'ai parcouru 37.4 km, l'autonomie indiquée n'est plus que de 276 km ! Cela correspond à une autonomie de 163 km pour une charge complète ! Heureusement, la redescente sur Signy me permettra de « retrouver » une vingtaine de kilomètres d'autonomie grâce au freinage

électromagnétique des moteurs transformés en générateurs.

Seul côté joueur de la voiture avec le mode Dynamic et les assistances de conduite désactivées, la prépondérance de puissance sur l'arrière permet de s'amuser un peu en plaçant l'arrière en dérive, attitude pour le moins surprenante chez Audi dont la production privilégie toujours le sous-virage. Mais avec le poids de l'engin, je suis vite rappelé à l'ordre par la jauge d'autonomie qui fond à vue d'œil.



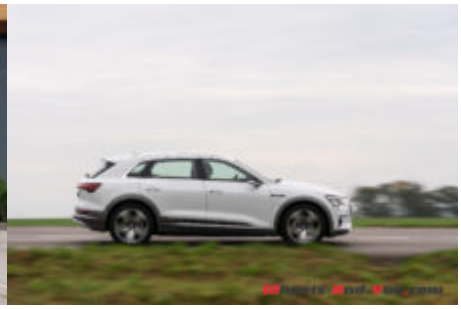
Verdict

En choisissant de proposer un SUV ressemblant comme deux gouttes d'eau à ceux de la gamme thermique, Audi a sans doute cherché à ne pas « déranger » le succès d'une flotte de SUV qui assure ses bénéfices. Toutefois, elle se prive ainsi de certains avantages de la propulsion électrique, notamment en termes d'habitabilité. En outre, avec des caractéristiques techniques intrinsèques inférieures à celles de ses concurrents directs, l'e-tron se positionne en retrait par

rapport à ses principales concurrentes actuelles. Avec un prix de CHF 91’800.- sans option pour l’e-tron 55 Quattro, pas sûr que le succès soit véritablement au rendez-vous. L’avenir nous le dira !





<u>Prix et options – Audi e-tron 55 Quattro</u>

Prix de base : CHF 114’100.-

Peinture “Blanc Glacier Métallisé” : CHF 1’310.-

Filet de séparation : CHF 140.-

Barres de toit aluminium : CHF 520.-

Accoudoir central AV : CHF 270.-

Casquette de tableau de bord en cuir : CHF 1’060.-

Audi Virtual Cockpit Plus : CHF 200.-

Audi Phone Box : CHF 650.-

Climatisation stationnaire : CHF 110.-

Paquet d’assistances ville : CHF 1’370.-

Sièges Sport AV : CHF 830.-

Listes de seuil éclairées : CHF 240.-

Réglage de colonne de direction : CHF 520.-

Toit panoramique en verre : CHF 1’940.-

Sièges chauffants AV + AR : CHF 990.-

Climatisation confort 4 zones : CHF 1’040.-

Boutons de commande en verre : CHF 280.-

Intérieur cuir Valcona : CHF 3’060.-

Phares Matrix LED : CHF 1’890.-

Normal-Finish : CHF 100.-

Caméras panoramiques : CHF 1’500.-

Airbags latéraux AR : CHF 580.-

Clip de fixation murale : CHF 160.-

Siège conducteur à mémoire : CHF 1’630.-

Audi Smartphone interface : CHF 360.-

Head-Up Display : CHF 1’810.-

Décor alu brossé mat foncé : CHF 520.-

Pack éclairage d’ambiance : CHF 750.-

Ciel en tissu noir : CHF 420.-

Jantes alu 5 branches : CHF 1’370.-

Rétroviseurs extérieurs virtuels : CHF 2’010.-

Paquet d’assistance tour : CHF 2’800.-

Pack vide-poches et coffre : CHF 160.-

Prise de charge à droite : CHF 590.-

Bang & Olufsen Premium Sound : CHF 1’500.-

Audi Music Interface : CHF 200.-

Clé confort : CHF 1’720.-

Vitrage acoustique : CHF 650.-

<u>Prix TOTAL : CHF 128’157.-</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 cette Audi e-tron 55 Quattro, ainsi qu’au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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 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













