Essai – Audi Q7 50 TDI : Ein Qolossaler SUV

Qu'on s'en réjouisse ou qu'on le déplore, le succès des SUV perdure et se confirme. Sur ce segment très porteur, Audi propose une offre de véhicules de tailles et de motorisations les plus diverses. Et le Q7 fait office de colosse parmi les propositions d'Ingolstadt, de par ses dimensions mais également, comme nous allons le voir, de par sa polyvalence et son agrément. Je vous invite à bord du plus gros des SUV arborant les quatre anneaux.



- V6, turbo, diesel, 2'967 cm^3
- 286 ch à 3'500 t/min
- 600 Nm à 2'250 t/min
- Boite de vitesse Tiptronic, 8 rap.
- Vitesse maxi : 241 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.3 sec.
- Poids : 2'815 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'063 x 1'970 x 1'741
- Conso. mesurée : 10.87 l/100km
- Emissions CO_2 : 172 g/km (F)
- dès CHF 87'550.-, mod.essayé: CHF 130'520.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : Claude-Alain Ferrière

Modèle sorti en 2005, le Q7 se voit renouvelé en 2015 pour une deuxième génération de ce SUV. Celle-ci profite d'un restylage en 2019 pour sa phase II qui nous est proposée à l'essai aujourd'hui. Je m'attendais à prendre possession d'une grosse voiture mais la couleur blanc glacier métallisé de notre véhicule de test le fait paraître encore plus imposant que ses cotes ne le laissent penser. Avec moins de 1'300 kilomètres au compteur, il sent encore le neuf lorsque j'en prends les commandes pour ce test complet.





A l'extérieur

Sur cette version du Q7, les designers d'Audi ont su transmettre un peu plus d'audace que d'habitude. La calandre « single frame » notamment gagne des barres chromées verticales, explicitant la parenté entre le Q7 et le Q8. Sa taille grandit et ses angles se font plus saillants, affichant une indéniable puissance visuelle. Le regard des phares est acéré et le détail de leur dessin est très réussi. Indéniablement, il en impose par sa taille qu'accentue visuellement la teinte de notre voiture d'essai.

De profil, les lignes sont tendues et dynamiques, les montants de portes avant se prolongent en veines saillantes sur le capot et une ligne court sur les flancs de l'auto, entre les poignées de portes et le bas des vitres. Alors que ses dimensions sont quasiment les mêmes, il a l'air plus élancé que son prédécesseur phase I. De larges entrées d'air remontent sous les phares avant, authentique à gauche, factice à droite, rehaussant le dynamisme général de l'ensemble. Un becquet effile la ligne de toit et termine élégamment la silhouette. Les feux arrière sont reliés par une barre horizontale chromée qui accentue la tension des lignes de la poupe. Je suis beaucoup moins fan des fausses sorties d'échappement intégrées dans le bas du pare-chocs. On montre l'échappement ou bien on le cache, inutile de faire dans le factice !

De belles jantes à dix rayons grises et noires de 21 pouces arriment notre voiture au sol et, vu la saison, ce sont bien entendu des pneus d'hiver qui équipent notre Q7. Le design général demeure suffisamment consensuel pour séduire les fidèles de la marque, mais je trouve que les évolutions stylistiques dynamisent le visuel et renforcent la prestance de l'auto.



A l'intérieur

A l'intérieur, la qualité des matériaux, de l'assemblage et des finitions est exemplaire. La qualité perçue est de haut niveau, ça respire le luxe et la rigueur. A mon goût, l'ensemble manque de fantaisie, même si l'atmosphère peut être égayée par une ambiance lumineuse paramétrable de différentes couleurs.

La pléthore d'équipements et d'options proposés dans notre voiture de test est colossale et fastidieuse à énumérer. Je m'en tiens donc au plus essentiel. Les sièges bi-ton noir et gris roche offrent une assise confortable, quoiqu'assez ferme, et un maintien latéral suffisant. Leurs nombreux réglages permettent au conducteur comme au passager de trouver une position confortable.

Le volant à méplat est à la fois esthétique et agréable à la prise en main. Les boutons et comodos sont faciles à atteindre, hormis les palettes solidaires du volant que je trouve trop petites. Le virtual cockpit, dont la réputation n'est plus à faire est de la partie et offre un agrément, une visibilité et des possibilités de paramétrages de très bonne facture. Mention également pour l'affichage tête

haute réglable et s'incrustant naturellement dans le champ de vision du conducteur.

La console centrale se compose de deux écrans tactiles à retour auditif et haptique, très agréables à l'utilisation et réunissant l'infotainment comme les réglages du véhicule. Dommage qu'ils soient aussi sensibles aux traces de doigts, tout comme la planche de bord en piano noir laqué. Les menus nombreux sont intuitifs et la disposition des options suit une logique facile à intégrer. Toutes les fonctions, ou presque, passent par ces écrans, seuls de rares boutons ayant été conservés. Pour ma part, j'aurais également gardé des molettes pour le réglage de la température.

Le système audio Bose équipant notre Q7 propose une sonorité de très bon niveau que je goûte principalement avec de la musique classique. Le levier de vitesse est également bien pensé et son ergonomie est excellente. Il me sert de repose main mieux qu'un accoudoir. Dommage que son action sur les passages de vitesses se fasse à l'inverse du bon sens.

Le point fort de cet intérieur est bien entendu l'espace à bord. On n'en attendait pas mois d'un tel véhicule. Même les sièges des sixième et septième places, escamotables électriquement, offrent un confort acceptable, du moins jusqu'à un certain âge que j'ai, pour ma part, allègrement dépassé. De l'espace, on en retrouve également pour ce qui est du chargement, puisque le coffre propose une capacité allant de 787 à 1'925 litres. C'est moins que chez le X7 de BMW ou le Classe GLS de Mercedes, mais le Q7 leur rend également quelques centimètres en longueur.





Sous le capot

Ce SUV est proposé avec trois motorisations à choix, deux diesels et un essence. Une version hybride baptisée TFSI e-Quattro sera bientôt disponible. Exception faite du SQ7, le cœur de notre Q7 de test est le plus puissant des diesels, soit un 3 litres V6 à injection directe turbocompressé à hybridation légère. En effet, un système 48 volts permet non seulement de réduire la consommation, mais il active également un compresseur qui compense l'absence d'action du turbo à bas régime. Cette mécanique propose une puissance de 286 ch à 3'500 t/min pour un couple de 600 Nm à 2'250 t/min. Malgré le poids de notre SUV, cela suffit pour assurer des dépassements en toute sécurité. Je pense que le chiffre officiel de 6.3 secondes pour abattre le 0 à 100 km/h n'est pas utopique.

Sans grande surprise, la consommation annoncée de 6.6 l/100km en utilisation mixte ne reflète pas vraiment la réalité constatée. En effet, lors de mon test, je mesure une moyenne de 10.87 l/100km avec un pied moyennement lourd et, lors de trajets exclusivement autoroutiers dans le mode le plus économique, la consommation descend à 7.0 l/100km. On est loin du compte, mais vu le gabarit, le poids et les performances de ce véhicule, je trouve ces chiffres plutôt honorables.



Au volant

De plus de 5 mètres de long et près de deux mètres de large, le Q7 est un

véhicule imposant ! Pourtant, on se fait très rapidement à ces dimensions et c'est avec une facilité déconcertante que notre colosse se manie. Il est vrai que, bardé d'une trentaine de capteurs externes et autres caméras, il offre toutes les aides à la conduite et aux manœuvres qui facilitent son usage, en ville comme ailleurs. Et pour les manœuvres, les quatre roues directrices font merveille au point de rendre son rayon de braquage déconcertant pour son gabarit.

Mais parlons plutôt roulage… Les premiers kilomètres me permettent de rejoindre l'autoroute où mon premier trajet s'effectue dans une paix royale, bercée par une douce musique sortant des impeccables haut-parleurs Bose et soutenue par l'excellente insonorisation de l'habitacle. En effet, si l'on reconnaît bien le bruit caractéristique d'un moteur diesel au démarrage, celui-ci se fait très discret une fois que le véhicule se déplace, du moins en mode « Comfort » et « Efficiency ».

Je constate très vite que la détection des panneaux et l'indicateur des limitations de vitesse ne sont pas totalement fiables. C'est assez embêtant lorsque le régulateur de vitesse adaptif est enclenché, car il arrive que le véhicule ralentisse sur l'autoroute, obéissant à un panneau 60 ou 40 destiné aux véhicules quittant l'autoroute. Surprenant, ennuyeux et potentiellement dangereux. Je préfère décidément la jugeote humaine !

En milieu urbain, nous nous retrouvons dans un environnement à priori peu favorable à notre destrier. Il s'en sort pourtant avec brio, grâce notamment aux qualités évoquées plus haut, mais également à son confort de conduite. Au cours de ce test, je suis amené à faire passablement de trajets en ville et je constate que, même dans les bouchons les plus pénibles, sérénité et sécurité sont les sentiments qui prédominent. Pour une fois, je ne désactive pas systématiquement le « Start & Stop » dans la mesure où je trouve intéressante sa fonction « roue libre » qui éteint le moteur dès 22 km/h en certaines circonstances de décélération.

Sur les routes de campagne et sur les cols, j'explore les modes de conduite « Dynamic » et « Individual », qui permet notamment de paramétrer séparément suspensions, moteur et direction. Les différences sont perceptibles mais pas fulgurantes et je constate que c'est le mode « Comfort » que je préfère en presque toutes circonstances, hormis conduite sportive. En effet, lorsque j'ai l'occasion d'enchaîner quelques virages sympathiques, j'apprécie la tenue de caisse par les

amortisseurs du mode « Dynamic ». Pour un véhicule de ce poids et cette hauteur, le roulis est remarquablement contenu et je regrette que la direction, quoique raffermie, ne soit pas plus communicative. Quant au moteur, il transmet alors ses 600 Nm et 286 ch de manière plus fougueuse. Le Q7 permet alors des passages en courbes rapides et efficaces, même si la conduite reste avare en sensations. Mais comme cette voiture n'est à priori pas conçu prioritairement pour ça, je lui accorde une mention honorable pour l'exercice.

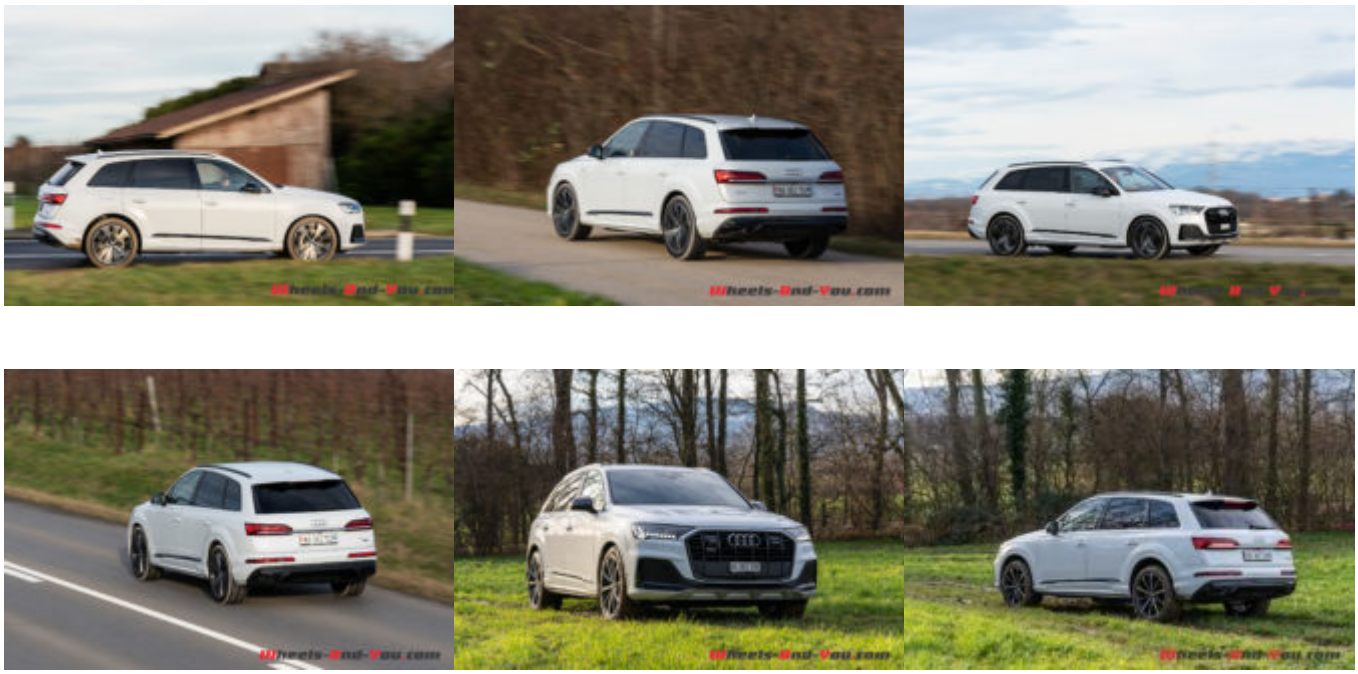
La boîte Tiptronic à convertisseur de couple qui seconde le moteur souffre d'une certaine lenteur dans les passages de vitesses, mais sa douceur est remarquable. Elle dispose de trois modes automatiques E(fficiency), D(rive) et S(port), ainsi qu'un mode séquentiel. Indépendamment du mode de conduite paramétré, on peut commuter entre les modes D et S par simple traction sur le levier de vitesses. Une excellente idée, le mode S proposant une gestion de boîte qui passe le rapport supérieur plus haut dans les tours sans péjorer le confort. Quant au mode séquentiel, il n'est pas totalement manuel puisque le rapport supérieur passe automatiquement vers 4'800 t/min, soit avant la zone rouge indiquée sur le compte tours.

Je pousse le vice jusqu'à m'aventurer sur dans un champ terreux et humide pour tester les aptitudes hors pistes du SUV. Alors que les roues patinent allègrement et le véhicule dévie de sa trajectoire en configuration « Confort », les modes « Allroad » et « Offroad » déclanchent un travail des pinces de freins indépendamment sur chaque roue qui permet de retrouver du grip pour que la voiture avance facilement sur terrain boueux. L'aide à la descente est également fonctionnelle, mais je n'ai pas l'occasion de la tester véritablement.

Au fil de mon essai, le Q7 m'emmène un peu partout entre Lausanne et Genève et hormis mon bémol concernant la reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse, il me propose, ainsi qu'à mes passagers, un confort de roulage très agréable et un réel sentiment de sécurité.







Verdict

Si le Q7 gagne en audace, en élégance et en caractère dans sa présentation extérieurs, il reste fidèle aux standards Audi et plaira aux fidèles de la marque. Cela sera suffisant pour en assurer le succès car il répond aux attentes de la clientèle familiale ciblée aimant le confort et le luxe sans ostentation. Il se situe clairement en haut de la chaîne alimentaire du groupe VAG !

Son tarif est en rapport avec ses prestations, il n'est donc pas pour toutes les bourses. En effet, le prix de départ dépasse les CHF 87'000.- et les options feront rapidement grimper la note, jusqu'à plus de CHF 130'000.- pour notre véhicule de test. Ces choix d'options sont l'opportunité pour chacun d'acheter une voiture lui correspondant parfaitement, mais ils constituent également ein Qolossaler casse-tête.

Je pense que cette voiture pétrie de qualités a de beaux jours devant elle et fera le bonheur de familles nombreuses. Audi a d'ailleurs conclu l'année 2019 avec un accroissement de 1.8% des ventes avec 1'845'550 de voitures livrées dans le courant de l'année écoulée.








<u>Prix et options – Audi Q7 50 TDI S Line</u>

Prix de base : CHF 87’550.-

Couleur “blanc glacier métallisé” : CHF 1’370.-

Boulons de roue antivol : CHF 50.-

Ensemble châssis avancé : CHF 6’240.-

Filet de séparation : CHF 120.-

Paquet optique noir : CHF 850.-

Phares Audi Matrix LED : CHF 1’360.-

Pare-brise en verre isolant : CHF 420.-

Paquet “technique” (brutto) : CHF 4’560.-

Accoudoir central confort : CHF 250.-

LED d’entrée avec projection : CHF 320.-

Volant contoursport et aplatie : CHF 360.-

3e rangée de sièges, 7 sièges : CHF 1’980.-

Audi music interface au fond : CHF 200.-

Audi virtual cockpit plus : CHF 200.-

Vitrage acoustique : CHF 650.-

Paquet S line sport : CHF 5’920.-

Paquet “Infotainment” : CHF 2’840.-

Rétroviseurs en noir : CHF 140.-

Normal-Finish : CHF 100.-

Système de fixation coffre : CHF 370.-

Sièges chauffants av.+ ar. : CHF 1’040.-

Décoratives chêne gris : CHF 790.-

Clé confort avec alarme : CHF 650.-

Paquet “Premium” : CHF 8’890.-

Paquet d’assistance tour : CHF 2’260.-

Chauffage et ventilation : CHF 2’020.-

Paquet d’assistance ville : CHF 1’430.-

Vitres arrière teintées : CHF 590.-

Roues alu design 10 rayons : CHF 3’120.-

Garantie +2 ans / 100’000 km : CHF 1’580.-

Bénéfice paquet Infotainment : CHF -1’420.-

Bénéfice paquet technique : CHF -2’280.-

Bénéfice paquet Premium : CHF -4’000.-

Prix TOTAL : CHF 130’520.-



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

Nos remerciements à Audi Suisse (AMAG Automobil und Motoren AG) pour le prêt de ce Audi Q7 50 TDI, ainsi qu'au centre Audi AMAG Crissier pour leur soutien logistique.







A lire aussi

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 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















