Essai – Audi SQ8 TDI : Chauffeur, à St-Moritz s'il vous plaît !

A une exception près, un 8 dans le nom d'une Audi indique une gamme où le passager a la même importance que le conducteur. Un empattement long assure un espace intérieur généreux tandis qu'un moteur largement dimensionné propulse ce salon au fil des routes. Peut-on faire cohabiter diesel, confort et sportivité dans un SUV de 2.3 tonnes ? Voici la réponse d'Audi à cette question.

- V8, biturbo, diesel, 3'956 cm^3
- 435 ch de 3'750 à 4'750 t/min
- 900 Nm de 1'250 à 3'250 t/min
- Boite de vitesse Tiptronic, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.8 sec.
- Poids : 2'365 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'980 x 1'990 x 1'700
- Conso. mesurée : 10.7 l/100km
- Emissions CO_2 : 205 g/km (G)
- dès CHF 130'950.-, mod.essayé: CHF 176'717.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Rien n'arrête la montée du SUV sur le marché automobile. Les modèles "Q" chez Audi se suivent et complètent peu à peu une gamme entière parallèle aux berlines et break "A". Cinq "Q" pour sept "A", la parité n'est plus très loin ! Bien évidemment, marché allemand oblige, la marque d'Ingolstadt décline à tout va à coup de S et RS dans sa gamme de SUV.

C'est ainsi que je me retrouve l'heureux conducteur d'un SQ8 orange métallisé pour vous livrer l'essai qui suit.

A l'extérieur

Dans la gamme de SUV Audi, je suis d'avis de les séparer en deux groupes, les SUV conventionnels et les SUV coupé. Le Q8 et le Q2 sont de ceux-ci. Seulement je ne comprends à ce jour toujours pas l'existence de ces coupés. S'ils sont plutôt racés avec une ligne de toit basse et un coffre tronqué, ils occupent un espace au sol identique à un SUV, l'espace de chargement à bord en moins. Étant plutôt quelqu'un de pratique, je ne ferais personnellement pas ce sacrifice pour le look.

Le SQ8 impose sa présence sur la route. Presque 5m de long, 2m de large et 1m70 de haut en font quelque chose de massif dans la circulation. Perché haut sur ses roues 22 pouces, sa couleur vive attire immanquablement les regards. Le mien d'abord, sur le parking où les clés me sont remises.

Le design ne montre pas d'audace ou de finesse, les formes sont identifiables comme une Audi sans ambiguïté. La différence entre un Q8 et un SQ8 n'est pas flagrante, De plus grandes prises d'air dans le bouclier, deux doubles canules d'échappement et les jantes 22 pouces déjà évoquée plus haut. La single frame béante, tout entourée d'aluminium ressort autant de la voiture que les ailes qui entourent les énormes roues. Sous certains angles, je lui trouve un air de Bentley Bentayga. Notamment le tiers arrière, vu du trois quarts avant. Les très grandes

portes sont à la mesure du véhicule, avec des vitres dépourvues de cadre. Heureusement pour un véhicule de ce standing. Les boucliers et les bas de caisse sont ornés d'un trait d'aluminium brossé, ainsi que les rétroviseurs, les encadrements de fenêtre et les rails de toit.

A l'avant, les feux matriciels à LED donnent une certaine dynamique à l'avant de la voiture, séparés en deux pour une impression de finesse de l'optique. Le long capot moteur sculpté de seulement deux nervures qui prolongent la calandre occupe lui déjà un tiers du profil de la SQ8. Pour se rendre compte combien le coffre est tronqué sur ce SUV, notez que la custode arrière est réduite à un petit trapèze au niveau de l'appuie-tête arrière. Sur le hayon du coffre, les phares courent d'un côté à l'autre de la voiture en prolongement de la ceinture de caisse. Une différence flagrante avec le cousin Lamborghini Urus qui partage la plateforme.

A l'intérieur

Le soin apporté au choix des matériaux et à l'assemblage des différentes pièces est tout germanique. Tout comme l'ambiance qui règne à bord : froide, technologique, maîtrisée. Le cuir Valcona se retrouve partout, à côté d'Alcantara sur le ciel de toit et les montants. Il y a encore des surfaces en plastique, au niveau des jambes sur le tunnel central ou les caches de la base des sièges. Malgré le grand nombre d'option, rien de plus élégant n'a remplacé ces pièces.

Les sièges S Sport Plus à l'avant, sont chauffants et climatisés. Ils n'offrent pas moins de sept programmes de massages. A l'arrière les sièges semblent bien plus simples. Au premier coup d'oeil en s'installant à bord, on pourrait croire à de simple strapontin. Seulement l'assise est impressionnante de confort tandis que le dossier est réglable en inclinaison et ils sont aussi chauffants. Enfin les passagers ont chacun un réglage indépendant de la température, des prises USB et 12V.

Le coffre est équipé d'un système de rangement assez astucieux, mais son volume me laisse dubitatif. Le choix de la carrosserie coupé lui retire un espace non négligeable. De plus, le seuil est extrêmement haut, il faudra jouer de la suspension pneumatique en pressant le bouton à l'intérieur du coffre pour le descendre. Le U de SUV perd encore un peu de son sens, sacrifié pour mettre ces véhicules toujours plus au goût de la clientèle.

Le tableau de bord numérique semble être devenu un incontournable quel que soit le constructeur. Il s'agit ensuite de faire un choix pour le reste des commandes indispensables dans le poste de pilotage. Audi s'est penché sur une répartition des commandes de confort, ventilation, sièges chauffants, etc., sur un écran et un second écran contrôle l'infodivertissement et les réglages du véhicule. J'avais expérimenté quelque chose de semblable dans le Range Rover Velar.

Cependant, Audi y a ajouté son style, avec un touché d'écran simulé très agréable. Même si l'on ne fait que presser une surface lisse, chaque action renvoie une vibration à la surface de l'écran pour matérialiser la confirmation de l'action demandée. Une activation du sens du toucher que j'adore. Audi a heureusement aussi gardé les pieds sur terre sans céder au tout digital, un set de boutons physiques reste à portée, comme par exemple pour le volume.

Sous le capot

Même si le diesel n'est pas en grâce dans l'opinion publique, cette motorisation reste la meilleure option pour parcourir de longues distances. Le V8 biturbo de 4 litres qui prend place dans la SQ8 développe 435 ch. Les 900 Nm de couple mettent vigoureusement en mouvement les 2.3 tonnes de cette imposante machine. Le 0-100 km/h peut être abattu en 4.8 secondes, sans à-coup lors du passages vitesses au travers de la boite Tiptronic 8 vitesses.

Bien que ce soit une boite à un seul embrayage, elle est confortable à utiliser. La marque allemande a même fait une place à l'hybridation légère à bord de son mastodonte. Une batterie qui récupère l'énergie de freinage renvoie du courant 48V dans un compresseur électrique qui apporte un gain de couple à bas régime.

Les freins carbone céramique sont de série, mais pas les étriers de couleurs rouge. Le châssis dynamique est lui aussi de série pour adapter le comportement à chaque situation avec de nombreux modes de conduite "Drive Select". Toutes les options d'aides à la conduite ont été ajoutées à la configuration du véhicule d'essai. On voit d'ailleurs deux capteurs occuper un emplacement de la grille de la calandre. Ainsi doté, le SQ8 n'est tout juste pas une voiture autonome, mais presque.

Au volant

Le moteur au ralenti vous rappelle immédiatement que c'est bien un V8. Tournant tout doucement comme le permet le diesel, il ronronne paisiblement en laissant entendre qu'il est prêt à rugir. On ne se lasse pas d'une telle bande son qui n'a rien à voir avec un simple moteur diesel.

Je choisis d'essayer les places arrière, profitant d'avoir un chauffeur volontaire. Le confort n'usurpe pas la réputation des Audi portant le chiffre 8. J'ai le contrôle de la climatisation et un siège chauffant, ainsi que deux boutons pour la vitre gauche et droite. Tirer encore une fois quand la vitre est fermée remontera électriquement un store pare-soleil. La place laissée aux jambes est généreuse et permet de se mettre à l'aise même lorsque le conducteur recule son siège au maximum. Trois personnes peuvent théoriquement prendre place, mais se retrouver au centre voudra dire voyager épaule contre épaule, ce qui n'est pas optimal.

Je prends place dans le siège conducteur, entièrement réglable électriquement et avec deux mémoires, comme le siège passager. Je ne pouvais décemment pas arrêter mon essai à me faire conduire où bon me semble. L'impression d'être assis dans une berline de luxe mais avec le point de vue de SUV est d'abord déroutante. On a une vue d'ensemble sur ce qui nous entoure mais les pieds pas mal en avant et pas beaucoup plus bas que l'assise. Comme si une A8 était montée sur des échasses.

Le volant en cuir micro perforé est agréable à prendre en main avec des palettes solidaires pour changer de rapport du bout des doigts. Le sélecteur de vitesse est gainé du même cuir et trône comme un élément décoratif au milieu du tunnel central. Le tableau de bord numérique s'adapte bien au pilote, variant du strict essentiel au débordement d'informations qui devient illisible. Ce côté sobre et simple d'un tachymètre central me plait autant que la carte en plein écran quand

on suit un itinéraire. Dans des conditions de visibilité précaire, la caméra infrarouge à reconnaissance de piéton est un allié solide avec les feux matriciels à LED d'une grande clarté mais surtout d'une superbe réactivité pour ne pas éblouir ceux qui viennent en face.

Au soulagement de la pédale de frein, le SQ8 se met immédiatement en mouvement, à la vitesse naturelle du premier rapport. Un filet de gaz et il s'ébroue de façon virile en passant rapidement la 2ème. Tel un félin, le SUV avance façon ninja dans la circulation, sauf qu'il est orange vif et gros comme une maison. Assisté des caméras à 360° et une bonne visibilité périphérique, on se fait un chemin sans trop se poser de question, en ville ou sur les petites routes viticoles du Valais.

Calé à 120 km/h, la voiture s'assure que vous ne végétez pas au volant et s'occupe du reste. Le maintien de voie actif est précis, tout comme le régulateur de distance qui a progressé pour ne plus se laisser influencer par une voiture qui a fraîchement quitté ma voie de circulation. Là aussi je me fais conduire à bord du SQ8, il est temps d'attaquer une route plus exigeante pour le conducteur.

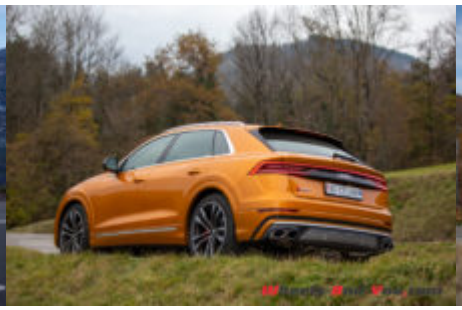
En quittant l'autoroute, je sélectionne un mode dynamique pour descendre l'assiette du véhicule et rendre les commandes plus réactives, améliorant considérablement les reprises. Handicapé par un poids considérable, les performances ne sont pas sportives à proprement parler, mais le SUV allemand ne souffre d'aucun temps mort dans son oeuvre pour autant. Il avale les kilomètres de façon souveraine, en suivant les courbes il garde le cap sans prendre de roulis grâce au Pack Châssis Advanced. Ce système sépare la barre anti-roulis en deux et simule la rigidité ou la souplesse avec deux moteurs 48V. Brillant, mais facturé CHF 7'800.-.

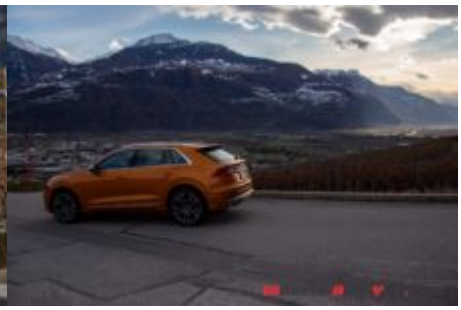
En poussant le rythme, le sous-virage apparaît en même temps que les premiers soupirs du freinage. Bien que les disques carbone céramique sont largement dimensionnés, à force de stopper plus de deux tonnes de façon répétée, ils signalent gentiment au conducteur qu'il est aux commandes d'un SUV, pas du coupé R8. Le SQ8 a beaucoup de ressources, mais face aux lois de la physique il ne peut pas éternellement lutter.

Verdict

Souverain, confortable et résolument tourné vers le grand tourisme, le Audi SQ8 TDI vise une clientèle qui cherche du prestige et du raffinement. Véritable limousine haute sur ses roues, les passagers comptent autant que le conducteur. Technologiquement c'est un grand chelem qui porte ce SUV en haut de la liste des voitures les mieux équipées. C'était ma première expérience de caméra infrarouge couplée à des feux matriciels découpant leur faisceau pour le trafic en sens inverse ; j'en resté comblé.

Le moteur V8 diesel, même s'il n'est pas en odeur de sainteté pour l'opinion publique, est merveilleux dans son rôle ici. Les 900 Nm de couple et la bande son font la paire. Ce ronronnement prêt à se transformer en grondement pour projeter le SUV en avant m'a marqué. Reste à s'acquitter d'une facture largement augmentée par de nombreuses options si l'on souhaite devenir propriétaire de ce SUV de grand standing.





<u>Prix et options – Audi SQ8 TDI</u>

Prix de base : CHF 130’950.-

Peinture “Orange Dragon Métallisé” : CHF 1’370.-

Volant réglable électriquement : CHF 520.-

Banquette arrière plus : CHF 290.-

Sièges chauffants avant, arrière : CHF 520.-

Accoudoir confort à l’avant : CHF 250.-

Pack cuir étendu : CHF 4’310.-

Essuie-glace adaptatifs : CHF 550.-

Cuir Valcona (Diamant) : CHF 1’500.-

Pack d’assistances Tour : CHF 2’260.-

Avertisseur de franchissement de ligne : CHF 780.-

Interface Audi music : CHF 200.-

Volant multifonctions chauffant : CHF 290.-

Rails de toit en aluminium : CHF 520.-

Sièges avant massants et climatisés : CHF 2’020.-

Climatronik confort 4 zones : CHF 1’040.-

Etriers de frein rouge : CHF 530.-

Sièges conducteurs et passagers à mémoire : CHF 710.-

Vitrage acoustique : CHF 650.-

Projection LED montée à bord : CHF 320.-

Pare-brise chauffant : CHF 770.-

Décors tableau de bord carbone : CHF 1’110.-

Ciel de toit en Alcantara noir : CHF 2’020.-

Pack “Premium” : CHF 4’440.-

Touches de commande look verre noir : CHF 250.-

Airbag latéraux arrières : CHF 520.-

Assistant de vision nocturne : CHF 2’800.-

Sièges S Sport Plus : CHF 1’440.-

Rails de fixation avec accessoires dans le coffre : CHF 370.-

Sonorisation premium Bang&Olufsen : CHF 1’500.-

Jantes alu 5 branches en V : CHF 1’890.-

Pack Châssis Advanced : CHF 7’800.-

Système de contrôle de pression des pneus : CHF 400.-

Pack Infotainment : CHF 2’820.-

Normal-Finish : CHF 100.-

Avantage client Pack Premium : CHF -2’000.-

Avantage client Infotainment : CHF -1’270.-

Formulaire 13.20 : CHF 77.-

Prolongation de garantie +2 ans 100’000km : CHF 2’100.-

<u>Prix TOTAL : CHF 176’717.-</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 SQ8 TDI.

A lire aussi

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