

LE MAGAZINE DE TOUTES LES AUDI > GUIDE D'ACHAT COMPLET !

AVUS

N°55 | Janvier / Février 2020 | 6,90 €

SPÉCIAL
NOUVEAUTÉS
2020



AUDI RS Q8 600 CH - 305 KM/H : HULK DÉBARQUE !



E-TRON SPORTBACK
L'ÉLECTRIQUE DYNAMIQUE



Q3 SPORTBACK
1ER ESSAI



AUDI S8
LE PULLMAN DE COURSE

L 13053 - 55 - F: 6,90 € - RD



AVUS
www.avus.fr

CONTACT AUDI Q7 60 TFSIE

SUPER-TEST AUDI A6 ALLROAD 24 H EN ... AUDI S4



AVAN sans suiv

Volkswagen Group France, SA au capital de 198 502 510 €, 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts, RCS Soissons 832 277 370. Gamme Audi Q3 Sportback : consommation en cycle mixte (l/100 km) min - max : NEDC corrigé : 4,7 - 7,7. WLTP : 5,9 - 9,0. Rejets de CO₂ (g/km) min - max : NEDC corrigé : 123 - 174. WLTP : 150 - 204. « Tarif » au 10/09/2019 avec mise à jour au 24/10/2019. Valeurs susceptibles d'être revues à la hausse. À partir du 1^{er} septembre 2017, certains véhicules neufs sont réceptionnés sur la base de la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers (WLTP), procédure d'essai plus réaliste permettant de



Passez en mode dynamique avec l'Audi drive select et la suspension sport ou avancez en vous aidant des caméras périphériques 360. Peu importe votre choix, avec la nouvelle Audi Q3 Sportback vous aurez toujours une longueur d'avance.

Tenté par le voyage ?

Nouvelle Audi Q3 Sportback À vous de voir.



re de plan NICKER

mesurer la consommation de carburant et les émissions de CO₂. À partir du 1^{er} septembre 2018, la procédure WLTP remplace complètement le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), procédure d'essai utilisée précédemment. Les conditions d'essai étant plus réalistes, la consommation de carburant et les émissions de CO₂, mesurées selon la procédure WLTP sont, dans de nombreux cas, plus élevées que celles mesurées selon la procédure NEDC. Les outils d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur d'être vigilant. Audi recommande Castrol EDGE Professional.

La politique du bâton

ors du salon Automédon, dédié aux voitures de collection, j'ai échangé un moment avec l'ancien pilote Bernard Darniche, un homme lucide, au bon sens autant aiguisé que son coup de volant. Et nous sommes hélas parvenus au même constat : en matière d'automobile, la France s'illustre dans tous les domaines dans la politique du pire. L'Etat, si faible au quotidien avec ceux qui bafouent sans cesse la République et nos institutions, se montre au contraire sans pitié avec les plus faibles, qu'il s'agisse des étudiants, des retraités ou des... automobilistes. Déjà, avec une baisse de 25% des investissements entre 2013 et 2016 pour l'entretien des routes, avec pour corolaire direct un délabrement qui abime, au mieux, nos véhicules et qui provoque, au pire, des chutes de 2 roues, on est en droit de se poser des questions.

C'est d'autant plus le cas, qu'entre-temps, l'Etat s'est concentré sur le seul déploiement de radars toujours plus chers et perfectionnés, au point que nos routes alignent un catalogue sans fin de tout ce qui existe en la matière. Ainsi, après les classiques fixes, puis les discriminants, double-faces, tronçons, mobiles, voire même mobile-mobile, voici désormais le nec plus ultra : le fameux « tourelle ». Voilà un nom charmant qui laisse à penser que nous sommes du gibier. Du gibier de potentie pour Emmanuel Barbe, le sbire délégué à la sécurité routière qui assène les pires menaces pour justifier l'injustifiable, comme cet énième déploiement de radars (1200 sont prévus !), qui est conjoint au maintien des 80 km/h puisque tout retour en arrière semble impossible. Mais bien que « gibier », nous ne sommes pas des pigeons, et on aimerait bien savoir pourquoi tout ce qui a trait à la sécurité routière dépend, dans ce pays, du Ministère de l'Intérieur, et non comme cela se passe partout ailleurs du Ministère des Transports ?

Et oui, les automobilistes ne sont pas des djihadistes, et si ces derniers, pourtant méprisables, bénéficient jusqu'à la preuve de leur culpabilité de la « présomption d'innocence », ce n'est pas le cas de l'automobiliste, puisqu'en cas d'infraction le titulaire de la carte grise est reconnu d'emblée pénalement responsable. A moins de dénoncer son prochain, un procédé ignoble étendu même aux entreprises, qui

nous renvoie aux pires heures de notre Histoire. De même, en cas de récidive de « grand » excès de vitesse (comme un modeste 181 km/h au lieu de 130 par exemple) l'Etat peut, en plus d'appliquer le retrait de 6 points, mais aussi la suspension de permis et imposer une amende allant jusqu'à 3750 €, procéder en plus à une « saisie administrative » de votre voiture. En clair, c'est la triple peine, puisqu'on vous la pique sans autre forme de procès pour la revendre, au profit de l'Etat, aux enchères. Même sous l'URSS de Staline, un tel procédé ne devait pas exister !

Et in fine, l'Etat justifie ces procédés dignes d'une dictature pour quoi ? Pour 3500 morts par an ce qui, bien sûr est toujours trop, mais vous en conviendrez, est peu comparé aux 100 millions de déplacements motorisés effectués chaque jour sur nos routes ! Sans vouloir tenir une comptabilité macabre, dois-je rappeler que, tous les ans, il meurt en France 10 000 personnes de la grippe, 20 000 des accidents domestiques, autant suite à des maladies nosocomiales contractées dans les hôpitaux et plus de 70 000 du seul cancer du poumon, un mal générée d'abord par l'Etat, plus grand dealer légal qui prend plus de 80% de taxes sur le tabac. A propos de taxes, voilà une autre cause de la maltraitance de l'automobiliste français. Pour 2020, il va être servi avec, au nom cette fois de l'écologie, un durcissement du malus au 1er janvier (puis au 1er mars !), les rares bonus encore accordés ne concernant plus que les seules autos électriques.

Cette fois, il ne s'agit plus de taxer que le « méchant amateur de grosse cylindrée », cet honteux pollueur et délinquant routier, puisque même ceux qui roulent modeste se feront tondre comme des moutons, et pas seulement qu'au moment de passer à la pompe. Ainsi, l'acheteur d'un simple Renault Scénic essence verra son malus multiplié par 4 et il devra en conséquence débourser près de... 3000 €. Bien sûr, cela s'ajoute aux 20% de TVA et à la carte grise. Plus ubuesque encore, celui qui voudra acquérir un adorable Suzuki Jimny équipé d'une boîte automatique, qui incite pourtant à une conduite apaisée, devra lâcher plus de... 10 000 € de malus, soit un tiers du prix total ! Voilà qui devrait, sans surprise, générer bien des effets pervers, comme plomber les ventes du marché du neuf en 2020, et relancer tant l'attrait pour le diesel que celui pour les autos d'occasion. Espérons seulement que cette pression à géométrie variable, toujours plus injuste et insupportable, ne conduise pas à une réaction en chaîne pire que « les gilets jaunes » qui fut au départ, rappelons-le, un mouvement de protestation des automobilistes en colère... ■

Thomas Riaud | Rédacteur en Chef | avusmag@gmail.com | www.avus.fr



AVUS Magazine

Publication bimestrielle

N° ISSN : 2116-7702

Editeur : Motors Gate

37 Rue des Murins - 45000 ORLEANS

Tél : 02 38 75 91 41 - Fax : 02 38 75 98 11

Email : contact@motorsgate.com

www.avus.fr

Directeurs de la Publication :

Ersin Ergülü, Aymeric Cassan,

Grégoire Chateau

Direction du Magazine :

Ersin Ergülü, Aymeric Cassan

Direction Technique :

Grégoire Chateau

Webmaster :

Pierre Allain

Rédacteur en chef :

Thomas Riaud

Photos : Thomas Riaud, Roc Racing Historic

Rédactrice Graphiste :

Typhaine Le Dertz, Cléa Camus

Rédaction :

Thomas Riaud

Joseph Bonabaud, Jack Seller

Marketing & Publicité :

Motors Gate

Télé :

02 38 75 99 41

Assistante :

Claire Perrault

Chefs de publicité :

IDF + hors capitale et grands comptes :

Régie AMAPUB SAS 06 24 20 71 15

Est : Thomas Brucker 06 29 22 50 96

Sud : Sandrine Cailleret 06 29 22 52 46

Nord : Motors Gate 02 38 75 99 41

Rhône-Alpes : Motors Gate 02 38 75 99 41

Ouest : Alberto Edreira 06 29 22 50 98

Distribution :

MLP

Imprimerie : Rotochampagne

52000 CHAUMONT

Imprimé en France

www.avus.fr

Contact : contact@motorsgate.com



**Le premier Terminal
Audi Occasion :plus en France**
dédié aux modèles Audi Sport.



Audi Bauer Paris Roissy

Autoroute A1 - Sortie Aéroville



RS 7 Sportback V8 4.0 TFSI 560 ch tiptronic quattro
08/19 - 100 km - Pack cuir étendu Nappa fin noir avec piquage en losange, Applications décoratives étendues Carbone, Traitement céramique, Jantes 20", Volant Performance RS, Sortie d'échappement Sport, LED avec éclairage Laser, Syst. audio B&O...
179 990 €



RS 5 Avant performance V8 4.0 TFSI 605 ch tiptronic quattro
02/17 - 36 757 km - Sellerie cuir Valcona avec surpiqures diamant, Peinture et embossée RS 6, Audi pre sens plus, Affichage tête haute, Pack dynamique plus (Vitesse max. relevée à 305 km/h, Différentiel quattro Sport, Freins céramique...), Jantes 21", Syst. audio B&O...
94 980 €



RS 5 Coupé V6 2.9 TFSI 450 ch tiptronic quattro
08/17 - 39 950 km - Sellerie cuir Nappa fin avec surpiqures alvéolaires et embossée rouge, Pack dynamique RS (Vitesse max. relevée à 280 km/h, Différentiel quattro Sport...), Jantes 20", Matrix LED, Toit ouvrant, Syst. audio B&O...
76 980 €



TT Coupe 2.0 TFSI 310 ch S tronic quattro
04/15 - 55 971 km - Sellerie cuir Valcona avec surpiqures contrastées en nid d'abeille et embossée RS 7, Vision nocturne, Double vitrage, Pack dynamique plus (Vitesse max. relevée à 305 km/h, Différentiel quattro Sport, Freins céramique...), Pack aluminium mat avec inscription quattro, Syst. audio B&O...
69 980 €



RS 3 Berline 2.5 TFSI 400 ch S tronic quattro
09/17 - 5 304 Km, Pack cuir étendu, Nappa fin noir avec surpiqures diamant, Applications décoratives Carbone, Sièges Sport RS, Pack brillance noir Audi exclusive, Sortie d'échappement Sport, Vitesse max. relevée à 280 km/h, Matrix LED, Syst. audio B&O...
68 490 €



S3 Cabriolet 2.0 TFSI 310 ch S tronic quattro
01/17 - 37 494 km - Sellerie cuir Nappa fin noir avec surpiqures diamant, Sièges AV Sport et chauffants, Audi magnetic ride, Capote acoustique, Syst. audio B&O...
47 190 €



TTS Coupe 2.0 TFSI 310 ch S tronic quattro
09/15 - 20 042 km - Pack cuir étendu Nappa fin noir, Sièges AV Sport et chauffants, Matrix LED, Jantes 19", Tracking System, Syst. audio B&O...
41 490 €



RS Q3 2.5 TFSI 310 ch S tronic quattro
01/15 - 40 878 km - Sellerie cuir Nappa fin noir avec surpiqures contrastées et embossée RS Q3, Sièges AV chauffants et électriques, Audi Connect avec GPS Advanced, Toit ouvrant, Pack aluminium mat, Syst. audio Bose...
39 990 €



S1 Sportback 2.0 TFSI 231 ch quattro
12/18 - 9 805 km - Pack esthétique intérieur quattro, Pack brillance noir Audi exclusive, Peinture nacrée, Arches et pavillon de toit de couleur contrastée, Syst. audio Bose...
39 990 €

Audi Bauer Paris Roissy
1, rue des Marguilliers
95700 Roissy-en-France
01 85 74 30 00

Responsable Audi Occasion :plus
Laurent Choquart
06 68 68 09 28
laurent.choquart@bauerparis.fr

Audi Sport Club
Jonathan Casez
06 07 37 68 29
jonathan.casez@bauerparis.fr

**Audi Occasion
:plus**

sommaire

08 NEWS

Une Formule E Audi plus efficiente, Une R8 LMS GT4 toujours plus affûtée, Changement de PDG, ...

09 ABONNEZ-VOUS

14 NOUVEAUTÉ

Audi e-tron Sportback : Nouveau flacon, même ivresse

20 NOUVEAUTÉ

Audi RS Q8 : C'est qui le patron ?

28 NOUVEAUTÉ

Audi R8 RWD : Pro... pulsions !

36 CONTACT

Audi Q7 60 TFSIe : Eco... logique !

44 48 H EN ...

Audi Q3 Sportback 45 TFSI : New Look

52 SUPER-TEST

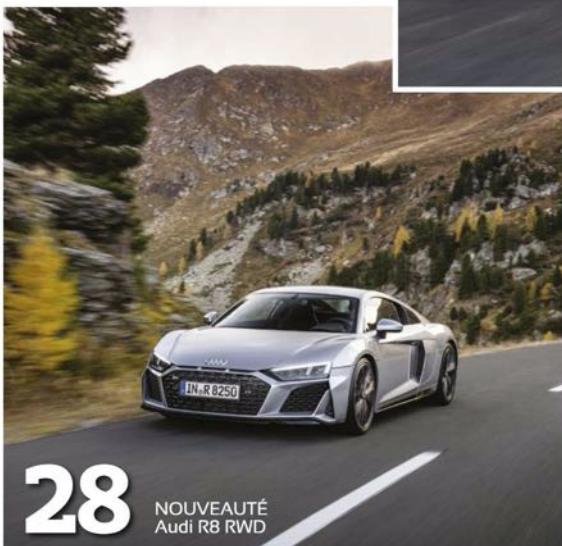
Audi A6 Allroad : L'aventure en première classe

62 24 H EN ...

Audi S4 : La revanche d'une bombe !

70 ZONE ROUGE

Audi S8 : Super 8 !



28

NOUVEAUTÉ
Audi R8 RWD



14

NOUVEAUTÉ
Audi e-tron Sportback



20

NOUVEAUTÉ
Audi RS Q8



52

SUPER-TEST
Audi A6 Allroad

70

ZONE ROUGE
Audi S8



36

CONTACT
Audi Q7 60 TFSIe



78 GUIDE D'ACHAT

Toutes les Audi du marché : les prix, les équipements, les options.

80 LA COTE DES ANCIENNES

Les modèles commercialisés depuis 1965, mais aussi les futurs collectors.

Rejoignez-nous sur Facebook
www.facebook.com/pages/AVUS-MAG-Officiel

44

48 H EN ...
Audi Q3 Sportback 45 TFSI



62

24 H EN ...
Audi S4





UNE FORMULE E AUDI PLUS EFFICIENTE...

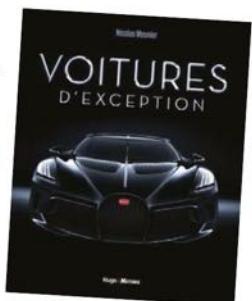
Honnêtement, le Championnat de Formule E nous passionne bien moins que les courses historiques qui mettent en vedette de mythiques quattro Groupe B, mais puisqu'il faut, paraît-il, vivre avec son temps, sachez que le constructeur, via l'entremise de l'écurie Audi Sport Abt Schaeffler, poursuit son engagement avec sa nouvelle monoplace 100% électrique. D'une livrée très proche du modèle précédent, en mixant du gris, du rouge et du vert, cette Formule E baptisée « e-tron FE05 » est par ailleurs toujours confiée, pour une 5ème campagne consécutive, aux pilotes Lucas Di Grassi et Daniel Abt. Audi Sport Abt demeure la seule écurie à aligner le même duo de pilotes depuis la fondation de la Formule E, avec un certain succès : 10 victoires et un total de 35 podiums en 45 courses ! Cette e-tron FE05, dotée d'une aérodynamique encore plus soignée est, selon Audi, une « évolution » de la voiture qui a remporté le titre des équipes la saison dernière,

avec un moteur composé de pièces nouvelles à « 95 % », tandis que ses ingénieurs ont « pu l'alléger de 10 % ». En outre, rappelons qu'en accord avec la nouvelle réglementation, son moteur développe 250 kW en qualifications contre 200 kW lors des quatre premières saisons du championnat tout électrique. D'ailleurs, cette année, Audi fournira également ses groupes propulseurs à une autre équipe, à savoir Virgin Racing, qui était auparavant associé à DS. De quoi pimenter ce Championnat, le groupe propulseur Audi étant considéré comme le plus efficient du plateau en saison 4, malgré des problèmes de fiabilité liés au convertisseur en début de saison l'an passé. Les choix stratégiques d'Audi semblent en tout cas payants, l'écurie ABT Schaeffler dirigée par Allan McNich venant de faire un nouveau podium à Riyad, avec Lucas Di Grassi au volant. Affaire à suivre...

VERS L'INFINI ET AU-DELÀ

Si vousitez Avus, c'est que vous appréciez les belles mécaniques. Cela tombe bien, car c'est aussi le cas de notre confrère Nicolas Meunier, auteur d'un premier livre, titré « Voitures d'exception ». En 224 pages, il balaie l'univers fascinant des hypercars, ces autos extrêmes produites au compte-goutte, tutoyant des sommets en terme de performances... et de prix ! Si on regrettera l'absence d'Audi, on se délectera des autres modèles présentés, dont l'inévitable Bugatti Veyron, voulue par Ferdinand Piëch. Un livre à offrir... et à s'offrir !

**Voitures d'Exception, par Nicolas Meunier,
Editions Hugo Motors, prix conseillé de 29,95 €**



AVUS

39€
Pour 6
numéros

Abonnez-vous !
SUR **WWW.AVUS.FR**



BULLETIN D'ABONNEMENT

à retourner à : AVUS / Motors Gate - Service Abonnement - 37 rue des Murlins 45000 Orléans



Oui je m'abonne à **Avus** pour 6 numéros au prix de 39€

M. Mme Mlle

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

E-mail :

N°55 | Janv / Fév 2020

Je vous adresse mon règlement par :

Chèque bancaire à l'ordre de : Motors Gate

Carte Bancaire :

N° : Les 3 derniers chiffres au dos de votre carte

Expire fin : Cryptogramme* :

Signature :

Plus simple et plus rapide, abonnez-vous directement sur

www.avus.fr

* Les 3 derniers chiffres au dos de votre carte



COMPÉTITION CLIENT : UNE R8 LMS GT4 TOUJOURS PLUS AFFÛTÉE

Audi a profité de l'annonce de l'entrée en série de la variante propulsion « RWD » pour dévoiler sa déclinaison compétition LMS GT4. Une variante développée à l'attention des gentlemen drivers par Audi Sport customer racing qui se veut toujours plus méchante...

Jour de fête en ce mois de novembre chez Audi malgré la grisaille environnante, puisque le constructeur aux Anneaux a présenté, aux côtés de sa nouvelle R8 V10 RWD de série (voir notre rubrique « nouveauté »), le dérivé LMS GT4, qui se veut beaucoup plus radical. Entièrement dédié à la compétition client, ce modèle spécifique, dont la conception et le développement ont été supervisés par le département Audi Sport Customer Racing, est une évolution du modèle lancé en compétition en 2018. Un modèle ultra-performant, qui s'est déjà crédité de 17 titres à travers le monde ! Produite comme le modèle de série (avec qui elle partage 60 % de ses pièces) sur le site « Böllinger Höfe » de Neckarsulm, cette R8 LMS GT4 est avant tout destinée aux pilotes indépendants. En conséquence, elle propose différents réglages pour faciliter le maniement.

La puissance du bloc V10 5.2 litres, limitée à 494 ch (contre 570 ch sur le modèle de série !), est en revanche bien servie par un poids plume, la voiture étant allégée au maximum à grand renfort d'éléments en carbone. Le moteur est associé ici à une boîte 7 rapports à double embrayage, aussi facile d'utilisation qu'efficace. D'ailleurs, toujours dans cette optique d'aider au maximum le pilote, la voiture peut désormais être maîtrisée avec plus de facilité grâce à des systèmes de freinage ABS et de commande de la traction TC ajustables, ce qui reste une première sur ce modèle.

Pas moins de huit paramètres réglables via deux boutons positionnés sur le volant du véhicule (volant emprunté à l'Audi R8 LMS GT2), permettent ainsi de gérer au mieux les conditions météo, mais également l'état de la route ou l'adhérence des pneus pendant les courses. Homologuée aussi bien en Amérique qu'en Asie, mais aussi en Australie, en Europe ou en Afrique du Sud, l'Audi R8 LMS GT4 « cru 2020 » devrait sans nul doute connaître, comme le modèle qui l'a précédée, quelques beaux succès en piste. Affaire à suivre...

SÉRIE LIMITÉE AUDI Q2 SPORT LIMITED : COMME UN GOÛT DE S LINE...

Bien que petit, le Q2 a en revanche une haute estime de ses qualités, la gamme s'affichant dans une fourchette plutôt élevée débutant à 26 640 € (30 TFSI II6 ch bvm6), pour culminer à 51 010 € (SQ2 300 ch). Entre ces extrêmes, Audi réalise ses meilleures ventes avec les versions intermédiaires, d'où l'idée de cette série spéciale « Sport Limited », dotée du très dynamique pack S line extérieur. Celui-ci reçoit des boucliers plus enveloppants, un spoiler argenté à l'avant, diffuseur, un becquet de pavillon et des seuils de portes S line, ainsi que des phares full LED.

L'habitacle fait la part belle à l'aluminium brossé et le volant gainé de cuir est de rigueur. Parmi les équipements disponibles de série, on trouve la caméra de recul, le radar de stationnement avant, le freinage d'urgence automatique, la climatisation automatique, les jantes alliage de 17 pouces et les rétroviseurs dégivrants. Normalement, ce surplus d'équipement coûterait 3 060 €, mais Audi ne



facture que 2 000 € de plus que la finition « Sport » dont il dérive, ce qui représente une avantage client non négligeable de 1 060 €. Accessible dès 31 440 € avec le moteur 30 TFSI de II6 ch, ce Q2 Sport Limited limité à 1 000 exemplaires est aussi proposé en 35 TFSI 150 ch, 40 TFSI 190 ch (facturé 40 120 € avec boîte S tronic et transmission quattro), mais aussi en diesel (30 TDI II6 ch et 35 TDI 150 ch).

CHANGEMENT DE PDG

Suite à l'incarcération surprise de Rupert Stadler en juillet 2018, conséquence directe du « diesel gate », le numéro 2 de l'époque Bram Schot, par un jeu de chaises musicales, s'est retrouvé propulsé PDG par intérim. Mais au 1er avril 2020, les choses vont changer, puisque c'est Markus Duesmann, 50 ans, qui va avoir la lourde tâche de diriger Audi. Cet ingénieur mécanique a déjà une solide expérience en automobile, puisqu'il a travaillé durant presque 3 décennies chez... BMW. Une arrivée qui semble rejouer le président du conseil de surveillance d'Audi AG, Dr Herbert Diess, qui déclare à ce sujet : « En tant qu'ingénieur de haut niveau, Markus Duesmann fera tout son possible pour maximiser le formidable potentiel du constructeur Audi, et démontrera toute la puissance de la maxime « Vorsprung durch Technik ». Nous voilà donc rassuré !



SPORTIVE VIRTUELLE

Audi n'a jamais caché son implication dans les superproductions au cinéma. Le dernier film en date qui arrive sur nos écrans ce Noël est un dessin animé, une comédie baptisée « Les Incognitos ». Dans cette aventure, qui met en scène un duo d'espions, Audi y sera omniprésent, à travers l'apparition de la futuriste RSQ e-tron, un bolide créé de toutes pièces pour les besoins du film ! Imaginé en étroite collaboration avec Blue Sky Studios, Audi s'est lâché pour imaginer, sans réelle contrainte industrielle, ce qui pourrait être la sportive de demain. Cette RSQ e-tron a donc droit à la totale, en héritant d'un compteur holographique, d'une transmission électrique, d'un mode de conduite entièrement autonome et d'une identité visuelle inédite. C'est en tout cas la première fois que le constructeur allemand imagine et développe un véhicule virtuel pour un film d'animation. Un projet d'envergure qui a mobilisé plusieurs équipes durant près de 3 ans pour assurer ce « placement produit ».



ROUTES... ET DÉROUTE !

Les routes françaises, longtemps saluées pour la qualité des infrastructures, sont aujourd'hui dans un piteux état. Une conséquence logique des investissements imposés de ces dernières années, préférant déployer un parc de radars dernier cri plutôt que de rénover les enrobés. Résultat : la France vient de perdre en un an, il places au classement du « World Economic Forum » pour l'entretien des routes, pour figurer aujourd'hui à la 18ème place. Dans les mêmes temps, la Cour des Comptes épingle la non-ges-

tion des ouvrages d'art, eux aussi laissés à l'abandon. Ainsi, sur 250 000 ponts existants en France, près de 10% (soit 25 000 !), présenteraient un risque d'effondrement ! Voilà autant de données malheureusement factuelles et objectives qui devraient inciter l'Etat à mettre enfin des moyens là où il le faudrait. Au lieu de cela, on nous annonce le déploiement de 1200 radars « tourelle » de dernière génération. C'est autant honteux que désespérant...

BONUS-MALUS 2020 : UBUESQUE ET INJUSTE !

Clairement, année après année, on voit le peu de bonus qui reste fondre comme neige au soleil, à tel point que pour 2020, ce dispositif a désormais tout d'un impôt supplémentaire déguisé, puisqu'il n'y a quasiment plus que du malus. Et cette année, non seulement le barème va se durcir sensiblement avec, à la clé, une explosion des malus, mais pour compliquer les choses, cela va se faire en... 2 temps. A partir du 1er janvier, place à la nouvelle grille mise en place en fonction des normes NEDC, bien plus restrictives, avec le déclenchement de malus dès 110 g de CO2/km (contre 117 avant), le gramme supplémentaire étant facturé 50 €, ce qui fait vite cher le kilo ! L'Etat, dans sa grande clémence, plafonne ce malus à... 12 500 € (à partir de 173 g/km seulement), contre 10 500 € auparavant. A partir du 1er mars 2020, 2ème « effet kiss cool » en perspective, avec cette fois l'entrée en vigueur des normes WLTP, jugées plus réaliste, ce qui devrait impacter la plupart des voitures de façon significative, y compris des modèles populaires, puisque plus de 75% des Dacia seront concernées. Ainsi, un modeste Duster TCe de 130 ch, qui n'a pas vraiment le profil du méchant 4x4 de luxe qui fait fondre la banquise (138 g de CO2), sera pénalisé à hauteur de... 1629 € ! Pour compliquer les choses, sachez que les hybrides n'ont droit à aucun bonus, ce-



© 24725823 - stock.adobe.com

lui-ci étant réservé (dans la limite de 6000 €) aux seules électriques, sous réserve que leur prix n'excède pas les 45 000 €. Entre 45 000 et 60 000 € ce bonus est divisé par deux, et au-delà, il n'y a plus rien. Une chose est sûre : jamais l'automobiliste français n'a été autant considéré comme une vache à lait, et ce système confiscatoire va provoquer un effondrement du marché du neuf, notamment les modèles essence, et relancer l'attrait du diesel et des véhicules d'occasion. Tout le contraire des objectifs visés...



AUDI VA LICENCIER 9500 PERSONNES !

Rien ne va plus chez Audi ! La demande continue de baisser sur l'ensemble des marchés, y compris en Chine, ce qui est préoccupant. Au-delà de ce phénomène, la montée en puissance des modèles électriques, qui réclament par nature moins de pièces pour être assemblés, donc moins de main d'œuvre, provoquent la suppression de quelques 9500 emplois d'ici 2025, notamment en Alle-

magne. Il s'agit de départs à la retraite qui ne seront pas remplacés, enfin pas « en l'état », puisqu'Audi compte engager sur la même période près de 2000 experts dans le domaine de la mobilité électrique. Cette mesure devrait permettre au constructeur d'économiser près de 6 milliards d'euros d'ici 2029...

DES SOMMETS D'INCOMPÉTENCE

Il est rageant, pour ne pas dire plus, de constater que la destinée de « la chose automobile », pourtant si importante dans nos vies, dépende en France d'une poignée de dirigeants... amateurs. Dernier exemple en date, la sortie de route de Bruno Le Maire, actuel Ministre de l'Economie (qui doit pourtant nous coûter un « pognon de dingue » avec ses conseillers et sa cour !), qui a déclaré le plus sérieusement du monde, à nos confrères de BFM TV que « nous allions rater les objectifs d'émission de CO2 à cause d'une explosion des véhicules de grosse cylindrée et que, par conséquent, il fallait déplaçonner le malus ». Tenez-vous bien : il serait question, à partir de 173 g/km, de monter le curseur à... 20 000 €. De notre point de vue, on pensait avoir atteint déjà des sommets délirants avec un malus maximum déjà fixé à 12 500 €, un malus qui va même, désormais, impacter les petites GTI au point de provoquer leur disparition. De quoi assassiner la montée en gamme de PSA et Renault, et d'ailleurs, Alpine prend les devants en annonçant réduire la voilure pour 2020, la production de son A110 passant de 15 à 7 exemplaires par jour ! Mais pourquoi tant de haine ? On n'a pourtant pas vraiment l'impression que le parc automobile français



ressemble à celui de Monaco. Pour preuve, le modèle de référence de notre marché reste inflassablement, année après année, la Clio 4 CV fiscaux. Et selon les données parfaitement objectives de l'AAA Data, les ventes des autos de plus de 2.0 litres ont baissé en France de 13% en 2018, et encore de 20% sur 2019, pour atteindre 3% de parts de marché ! Donc, monsieur Le Maire, quand on maîtrise aussi peu un sujet aussi important, dont dépend l'avenir d'une industrie phare pour notre pays et que des milliers d'emplois en découlent, on se tait !

ROULEZ JEUNESSE !

En cette période de fêtes, on a tous l'envie de retomber en enfance. L'éditeur Glénat peut vous y aider en commercialisant ce grand et beau livre consacré aux Dinky Toys, ces petites voitures des années 50-60 devenues des jouets « cultes », désormais adulés des collectionneurs. Redécouvrez sur 176 pages les grands classiques produits

par Dinky Toys, un livre qui peut par ailleurs être proposé en coffret, avec la réédition de 2 Dinky Toys livrées dans leur petite boîte jaune cartonnée. Pour ce sublime coffret, comptez 69,99 €, le livre vendu seul étant proposé à 39,95 €. Un beau cadeau à offrir... ou à s'offrir !



AX AFRICA RAID 2020 5ÈME EDITION HUMANITAIRE

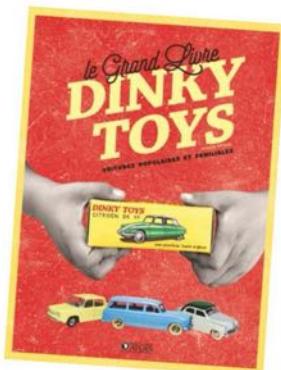
Envie de participer à l'AX Africa Raid 2020 du 21 Mars au 5 Avril ? Les inscriptions pour la Randonnée en Citroën AX sont ouvertes !

L'AX Africa Raid est un raid à vocation humanitaire qui vise à apporter un soutien matériel à des personnes vivant dans des conditions particulièrement difficiles. En aidant, vous participez à cette action Humanitaire. Dans la ligne du 4L Trophy, du 205 trophée, l'AX Africa Raid gagne en popularité avec sa cinquième édition.

Selon Pascal BARBIER, l'organisateur, l'AX Africa Raid

n'est pas une course mais une aventure Humaine et Humanitaire. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il a souhaité rendre accessible à tous ce raid avec le choix de la petite AX Citroën qui correspondait tout à fait à son cahier des charges avec un véhicule fiable et pas cher.

Vous souhaitez être partenaire de l'AX Africa Raid ? Vous souhaitez participer à la randonnée ? Vous souhaitez sponsoriser un équipage et valoriser l'image de votre entreprise ? Rendez-vous sur la page Facebook : Ax Africa Raid.



Nouveau flacon, *même ivresse*



L'e-tron quattro, premier SUV 100% électrique d'Audi, se dédouble désormais en version Sportback, dotée d'une carrosserie de coupé. Mais seule la ligne se fait plus dynamique, car les caractéristiques techniques demeurent hélas identiques...

Par Jack Seller, photos DR



EN PRÉV

Déclinaison Sportback de l'e-tron quattro
Technique inchangée
Puissance de 408 ch en « 55 quattro »

Ce n'est pas par hasard qu'Audi, à l'instar d'autres constructeurs, se lance dans l'électrification à travers un grand véhicule. Si l'américain Tesla a débuté avec une berline statutaire (model S) avant de proposer un gros SUV (model X), Audi fait de même en lancant l'e-tron quattro, un imposant crossover. Si, sur le papier, il paraît pourtant plus cohérent d'électrifier une citadine, promise par nature à de courts trajets (comme le fait avec succès Renault avec la Zoé), ce choix s'explique par le fait qu'il est tout simplement plus facile d'intégrer une technologie encore lourde, chère et encombrante dans une grosse voiture haut de gamme, plutôt que le contraire. Une situation ubuesque qui résulte, rappelons-le, des choix imposés par Bruxelles, qui menacent de punir dès 2021 par de grosses amendes les constructeurs dont la moyenne des rejets de CO₂ dépasserait les 95 g/km. Le seul moyen est donc de multiplier les modèles électriques... même si les clients n'en veulent pas !

Pour élargir sa gamme à bon compte, Audi décline donc désormais son e-tron quattro en variante Sportback. En clair, le constructeur aux Anneaux joue aux poupées Russes, en coiffant la base technique de son SUV électrique par une autre carrosserie. Bien que de dimensions similaires (4m90), donc très habitable pour une petite famille, cette déclinaison inédite, campée sur de grosses roues de 22 pouces, se fait plus dynamique d'aspect. Pour ce faire, elle adopte à la façon d'un BMW X6 une chute de pavillon similaire à un coupé, mais également un spoiler arrière et des optiques Matrix LED de série, une première sur une Audi. Cette nouvelle silhouette, relativement élégante, n'est pas sans conséquences vertueuses sur l'aérodynamisme... donc sur l'autonomie, clé de la réussite de la voiture électrique.

« Ce dessin profilé contribue à réduire le Cx de 3 points, à 0,25, ce qui permet de gagner 10 km d'autonomie ! »

En effet, ce dessin profilé contribue à réduire le Cx de 3 points, à 0,25, ce qui permet de gagner 10 km, portant le rayon d'action à... 446 km (cycle WLTP). A condition d'avoir bien sûr le pied très léger, car comme nous l'avions constaté lors de notre essai longue durée, le lourd e-tron quattro n'aime pas les franches accélérations, ni même les voies rapides, au point de voir l'autonomie chuter sous les 250 km. Voilà qui est fâcheux pour un véhicule familial à vocation routière. Et assez performant avec ça, car en version « 55 quattro », l'e-tron Sportback embarque 2 moteurs électriques asynchrones, un par essieu. La puissance cumulée atteint 360 ch, le couple culmine à 561 Nm. Avec la fonction « overboost » disponible pendant des séquences de 8 secondes, le conducteur dispose même jusqu'à 408 ch et de 640 Nm de couple. Dans ce cas, les 100 km/h sont atteints en 5,7 secondes.

➤ C'est au salon de Los Angeles qu'Audi a dévoilé opportunément cette déclinaison e-tron Sportback. Logique, dans la mesure où la Californie est à la pointe dans les voitures électriques et énergies renouvelables...





➤ L'intérieur est assurément le point fort de cette Audi très « technico », dotée en option de rétrocaméras en guise de rétroviseurs. Un gadget qui sert surtout l'aérodynamique, clé d'une meilleure autonomie.





➤ Audi laisse le choix entre un e-tron quattro semblable à un break et cette nouvelle variante Sportback, plus dynamique d'aspect avec son look de coupé. Dans les 2 cas la technologie reste hélas identique...

Les machines électriques sont alimentées par une batterie de 95 kW (86,5 kW de capacité utile) logée sous le plancher, permettant de répartir idéalement les masses, au profit du dynamisme de conduite, qui est réel. Toujours dans l'optique de séduire un plus large public, Audi compte décliner l'offre en une version d'accès facturée 71 350 €, baptisée « 50 quattro », dégonflée à 313 ch. C'est un bien mauvais calcul d'après nous pour un véhicule à vocation haut de gamme, à l'autonomie déjà juste (250 km rappelons-le dans « la vraie vie »). Car plus que les performances, qui en pâtissent logiquement (6,8 secondes de 0 à 100 km/h et 190 km/h maxi), le plus préjudiciable est, de notre point de vue, la restriction naturelle d'un tel engin due au faible rayon d'action.

Car dans cette configuration « premier prix », la capacité des accumulateurs n'est alors plus que de 71 Kw, ce qui fait chuter l'autonomie à seulement 347 km. Et encore, il s'agit là d'une valeur WLTP pour le moins avantageuse, donnée à titre officiel, la réalité étant probablement plus proche des 200 km, surtout sur voie rapide en hiver. Livré avec un chargeur de 11 kW ou de 22 kW en option (dès l'été 2020), qui nécessite près de 8h pour une charge complète à votre domicile, l'e-tron Sportback a au moins l'avantage de pouvoir se recharger sur les stations rapides Ionity de 150 kW, permettant de restaurer 80% de la capacité de la batterie en 30 minutes. Dommage que ce réseau soit finalement à l'image de cet e-tron : high-tech, performant et prometteur, certes, mais pas encore mature, cher (22 € la recharge) et toujours en plein développement...



➤ Même en version de pointe « 55 quattro », cette Audi reste bien moins performante que la Tesla Model X, y compris au niveau de l'autonomie...

C'est qui le patron ?



EN BREF

Version « RS » du Q8

Moteur V8 4.0 biturbo de 600 ch et 800 Nm

Performances : 0 à 100 km/h en 3,8 sec – 305 km/h

Commercialisation au printemps 2020 à partir de 154 900 €



Avec le RS Q8, Audi donne dans le lourd, et pas seulement parce que cet énorme SUV ne rentrera pas dans tous les parkings citadins ! Dans la salle des machines prend place un fabuleux V8 4.0 biturbo de 600 ch, faisant du RS Q8 le SUV le plus rapide du monde...

Texte et photos Thomas Riaud

ors du dernier salon de Los Angeles, Audi faisant le grand écart au « rayon SUV » en présentant 2 nouveautés d'envergure. D'un côté, le vertueux e-tron Sportback, un beau bébé de 4m90 de long aux allures de coupé écolo-bobo-techno et, de l'autre, cet étonnant RS Q8. On ne va pas se mentir, ce dernier a largement notre préférence, et pas seulement parce qu'on le trouve plus beau. Dessiné par Marc Lichte et son équipe, le Q8 de « base » se pose déjà comme l'un des plus beaux SUV-coupé haut de gamme du marché. Alors que dire de ce dérivé RS, qui rajoute ce qu'il faut, là où il faut, pour gagner encore en prestance. Pourtant, s'il existe sur la plan visuel un gouffre entre une A6 Avant et la variante RS6, la différence est ici bien plus tenue, surtout depuis qu'Audi a présenté le déjà méchant SQ8, animé par le fantastique V8 TDI de 435 ch déjà présent sur le frère SQ7.

Esthétiquement, le RS Q8 ne fait pourtant pas dans la dentelle puisqu'il se reconnaît notamment à ses jantes de 22 pouces livrées de série (pneus de 295/40), à sa calandre noircie en « V », à ses voies avant et arrière élargies de 2 cm et à son large diffuseur arrière qui intègre deux grandes sorties d'échappement ovales. Son kit carrosserie est pour le moins suggestif grâce au renfort d'un bouclier intégralement remodelé, tandis qu'à l'arrière, de fausses échappées soulignent les feux. Pour rappel, cette plastique avantageuse et suggestive a été annoncée, dès mars 2017, au salon de Genève, par l'étude de style Audi Q8 Sport Concept. J'entends déjà certains regretter, à juste titre, qu'il aurait été sympa que cet « énorme » RS Q8 bénéficie, comme sur les RS6 et RS7 Sportback, d'ailes légèrement plus galbées et enveloppantes. Un voeu qui restera pieu, car il conserve strictement la même largeur de caisse que les Audi Q8 et Audi SQ8. Deux raisons à cela : la carrosserie de l'Audi Q8 a atteint le gabarit maximal pour les robots qui peignent les coques sur la ligne de montage. Enfin, avec deux mètres de large, il a atteint la taille maximum autorisée pour circuler sur... le marché anglais !

« Avec 2m de large, le RS Q8 a atteint la taille maximale autorisée pour circuler en Angleterre »

Un marché bien plus important en volume que le marché hexagonal, qui dévisse complètement au niveau des grosses cylindrées. Car contrairement à la France, qui se plaît à punir fiscalement durement toute voiture approchant les 200 ch et ce, dans des proportions de plus en plus délirantes chaque année, nos voisins anglais continuent d'aimer au contraire les belles automobiles. Pour ceux qui seraient contrariés par cette retenue stylistique imposée, sachez qu'il est tout de même possible d'opter pour des jantes optionnelles exclusives de 23 pouces, une taille inédite jusqu'alors sur un modèle Audi. Réflexion faite, plus largement, cela concerne beaucoup de voitures !

► L'impressionnant RS Q8 est en approche, et il va faire mal à ses rares concurrents avec son gros V8 de 600 ch !

Jamais une Audi n'avait été aussi méchante sur la forme, comme sur le fond !





► L'intérieur bénéficie d'une finition exclusive, avec de sublimes sièges en cuir et en alcantara, mais aussi des inserts en carbone et un affichage spécifique réservé aux Audi RS.





The king of the Ring !

Méchant sur la forme, ce Q8 l'est sur le fond, et il mérite pleinement son appartenance au clan « RS ». Car dans la salle des machines sommeille un morceau de choix : l'incroyable V8 4.0 biturbo, qui fait déjà le bonheur de quelques monstres du groupe Volkswagen, comme les SUV Bentley Bentayga ou le Lamborghini Urus. Avec le soutien de la transmission intégrale quattro et de celui de l'excellente boîte Tiptronic à 8 rapports qui font tous deux partie de la dotation de série, le RS Q8 parvient naturellement à faire parler la poudre. Avec tout cet armement technologique, l'auto est en mesure d'engloutir le 0 à 100 km/h en 3,8 secondes et d'annoncer une vitesse de pointe limitée électroniquement à 250 km/h, celle-ci pouvant être poussée à 305 km/h avec le pack dynamique optionnel. En devançant ses rivaux directs, mais aussi quelques GT de gros calibre, le RS Q8 peut ainsi se targuer d'être le SUV de série le plus rapide du monde, mais pas seulement sur une longue ligne droite d'une autoroute allemande.

➤ S'il existe bien plus de différences entre une A6 Avant et une RS6, qu'entre un Q8 et cette variante RS, les modifications esthétiques sont tout de même assez nombreuses.

En effet, pour gagner en dynamisme dans les virages, ce mastodonte dispose d'une suspension pneumatique et de 4 roues directrices. A basse vitesse, l'angle de braquage des roues arrière, dans le sens opposé des roues avant, atteint 5 degrés. A haute vitesse, les roues arrière pivotent en revanche dans le même sens que leur homologue avant, avec un angle maximum de 1,5 degrés. Maniabilité et agilité sont donc sensiblement augmentées, et cela n'est pas que de la théorie. Ce RS Q8 a ainsi récemment établi le nouveau temps de référence de la catégorie sur le célèbre circuit du Nürburgring, un juge de paix pour tous les constructeurs, très exigeant avec ses nombreux virages en détente et en compression. Ainsi, confié aux mains expertes du pilote allemand Frank Stippler, l'engin a en effet parcouru la totalité des 20,832 km de la Nordschleife (boucle nord) du « Ring » en seulement 7'42"253. Le précédent record était détenu depuis novembre 2018 par le Mercedes-AMG GLC 63 S en 7'49"369. En clair, le RS Q8 lui a juste mis un boulevard dans la vue !



➤ L'incroyable RS Q8 sera commercialisé pas avant le printemps 2020. Son prix, forcément stratosphérique, est fixé à partir de 154 900 €... hors options et malus maximum. C'est « juste » 39 800 € de plus qu'un déjà excellent SQ8 !





Mais bien que très puissant et ultraperformant, le RS Q8 sait aussi se tenir en société, en se montrant un minimum vertueux à l'aide de la désactivation de la moitié de ses cylindres (système « Cylinder On Demand » COD). Le système, opérationnel entre 55 et 160 km/h, autorise deux logiques de fonctionnement : une récupération d'énergie à la décélération ou bien un mode « roues libre » durant 40 s, en coupant le moteur de façon complètement transparente pour le conducteur. Ce dispositif astucieux est couplé à une micro-hybridation 48V (MHEV) reposant sur un alterno-démarreur relié au vilebrequin et une batterie de type lithium-ion. Tout cela permet, dixit Audi, de recouvrir jusqu'à 12 kW. Bénéfice de l'opération : une réduction de la consommation – de l'ordre de 0,8 litre aux 100 km – ce qui est toujours ça de pris à l'ennemi !

Si, en France, naviguer à des altitudes supérieures aux 400 ch sur une voiture de série reste déjà dans l'ordre du phantasme pour un constructeur national, le seuil proposé ici, de l'ordre des 600 équivalents, n'est peut-être qu'une simple étape outre-Rhin. Car la course à la puissance, au sommet de la gamme Audi, n'est sans doute pas finie. Pour reprendre l'ascendant sur le récent BMW X6 M Competition fort de 625 ch, on peut légitimement attendre l'arrivée d'un futur Audi RS Q8 « Performance », revendiquant 650 ch. Pour Audi, l'opération serait simple comme bonjour, puisque c'est exactement la configuration actuelle du V8 glissé sous le capot du Lamborghini Urus ! Evidemment, afin de respecter une certaine hiérarchie (et justifier un écart de prix non négligeable !), il faudrait juste que l'italien Lamborghini dégaine au préalable une variante supérieure en puissance, avoisinant logiquement les 700 ch. Toujours, plus haut, toujours plus beau, telle semble être la devise de l'incroyable RS Q8, d'ores et déjà promis à une certaine exclusivité chez nous, son premier prix étant annoncé... à 154 900 €. Heureusement, rêver reste à la portée de tous : il faudra patienter jusqu'au printemps 2020 avant d'en prendre le volant...

Pro... pulsions !

« Audi est quattro et quattro est Audi ». Cet adage, martelé par chaque dirigeant durant des décennies, vole en éclat avec cette R8 très spéciale, qui se convertit aux joies de la propulsion. Attention, la R8 V10 RWD déboule... sur ses seules roues arrière !

Par Jack Seller, photos DR





EN BREF

Nouvelle version de la R8 V10

Variante RWD stricte propulsion

Moteur V10 5.2 FSI 540 ch

Prix : 144 000 € (à partir de, en coupé et en Allemagne)

Ce qui nous a toujours séduit avec la R8, c'est sa remarquable facilité de prise en main et sa redoutable efficacité, même en la cravachant en conditions délicates. Bref, c'est une supercar très homogène malgré son niveau de puissance, de surcroît facile à vivre pour tous les jours, au point de pouvoir la confier sans crainte à un novice. Bien sûr, avec une telle sportive entre les mains, basse, large et surpuissante, il faut malgré tout savoir raison garder et ne pas faire n'importe quoi avec, notamment sous la pluie. J'ai d'ailleurs à ce sujet le souvenir cuisant de blogueurs d'un célèbre site français sur Audi qui se sont pris pour des pilotes, ayant de pulvériser rapidement la voiture contre un muret sur une petite route détrempée de l'Ardèche. Inutile de dire que ce fut la première, et dernière fois, qu'on les a vus sur un essai presse ! Et oui : quatre ou pas quatre, les lois de la physique posent des limites, surtout pour ce type de supercar équipée de larges pneumatiques, forcément naturellement très sensibles au phénomène d'aquaplaning.

Alors imaginer réaliser un essai dans des conditions similaires, sous une pluie battante, mais avec 2 roues motrices de moins ! C'est ce que nous avions fait, sur une aire-plane pour éliminer tout risque de collision, avec l'éphémère R8 RWS dévoilée au salon de Francfort 2017. On dit « éphémère », parce qu'elle devait rester un essai ponctuel, juste pour la beauté du geste, limité de surcroît à seulement 999 exemplaires pour le monde. C'est peu, mais Cela ne nous avait pas attristés plus que ça, dans la mesure où, pour la première fois, la R8 présentait une mobilité plus que déroutante au niveau du train arrière, propre à calmer toute velléité sportive sur chaussée humide. Croyez-moi : lorsque l'arrière passe devant sur une voiture à moteur central arrière, c'est déjà trop tard !

« Lorsque l'arrière passe devant sur une voiture à moteur central arrière, c'est déjà trop tard ! »

Mais tous ceux qui ont loupé le coche à l'époque, et qui ont le goût du risque, vont avoir des raisons de se réjouir. En effet, Audi annonce aujourd'hui vouloir produire cette R8, amputée de transmission sur le train avant, en série ! Si cela va faire le bonheur des trompe-la-mort en mal de sensations fortes, on a une pensée émue pour ceux qui ont à l'époque craqué pour cette R8 collector qui va devenir, pour le coup, beaucoup moins exclusive. Pour ménager certaines subtilités, Audi a pris soin de rebaptiser cette R8 très spéciale, en changeant le nom de RWS en RWD. Trop malin !

➤ Sur la forme, rien ou presque ne permet de différencier cette R8 propulsion des derniers modèles restyles. En revanche, sur le fond, c'est une révolution culturelle !





➤ L'intérieur reste très proche de celui apparu lors du lancement. Dommage que le récent restylage n'ait pas aussi porté sur la planche de bord !





La R8 RWD va s'afficher à partir de 144 000 € en coupé en Allemagne. Pour mémoire, elle était affichée à 143 800 € en France en version exclusive RWS limitée à 999 exemplaires.

De RWS à RWD

En passant de RWS (Rear Wheel Serie) à RWD (pour Rear Wheel Drive), la R8 en a profité pour adopter les récentes modifications esthétiques portées sur le reste de la gamme. Cela concerne notamment la calandre au design affirmé qui rappelle les autres modèles du constructeur, pendant que les entrées d'air et le diffuseur arrière se sont élargis. De plus, ce dernier a été légèrement rehaussé et intègre désormais les deux canules d'échappements ovales. Moyennant une petite rallonge sur la note finale, vous pouvez avoir le logo en noir et le pack « Carbon Plus », disponible uniquement sur la version Spyder. Et si, de série, cette R8 V10 RWD reçoit des jantes forgées de 19 pouces, sachez qu'elle propose du 20 pouces en option. À l'intérieur, les modifications se font hélas plus discrètes... A défaut d'avoir droit, comme sur les dernières A6, A7 et A8 à un tableau de bord 100% numérique, Audi s'est contenté de recouvrir les sièges sport de cuir et d'Alcantara et a ajouté un logo « RWD » juste devant le passager sur le tableau de bord.

Ce passager devra avoir le cœur bien accroché, car la méchante R8 RWD reste fidèle au bloc qui anime la version quattro « normale ». Un chef d'œuvre mécanique en péril, condamné à très moyen terme par les normes antipollution, qui est d'ores et déjà une curiosité unique dans la production automobile actuelle. Cette R8 dépoquillée reçoit ainsi le fantastique V10 atmosphérique de 5,2 litres d'origine Lamborghini, et il développe pour les circonstances 540 chevaux et 540 Nm de couple maxi. Le bloc est associé à une transmission S Tronic à sept vitesses ainsi qu'à un différentiel à blocage mécanique. Le tout propulse le Coupé de 0 à 100 km/h en 3,7 secondes et lui permet d'atteindre une vitesse maximale de 320 km/h. De son côté, le Spyder fait 0,1 seconde moins bien sur le sprint, et plafonne 2 km/h plus tôt. Pourtant, comparé à la version quattro, le Spyder s'est délesté de 55 kg (1695 kg), en perdant l'arbre de transmission avant, mais aussi l'embrayage multidisques et le différentiel central.



➤ Quitte à devoir rouler plus sagement avec cette RWD, autant en profiter pour découvrir de nouvelles sensations, comme écouter les vocalises du V10, un son sublimé en Spider...



Une opération forcément identique sur le coupé, sauf qu'en se débarrassant des renforts de châssis, il parvient à perdre 100 kg de plus que le Spyder, pour ne peser que 1595 kg. A noter que les réglages de châssis sont bien évidemment spécifiques, à l'image de l'ESP qui, en mode Sport, autorise de légères dérives. Enfin, « légère » est ici une façon de parler, car avec une répartition des lassées de 60 % à l'arrière et 40 % à l'avant, la R8 RWD est naturellement survireuse. Traduction, sur le mouillé, on laisse l'ESP connecté... ou on la laisse au garage ! Dans le cas contraire, on roule sur des œufs, afin d'éviter d'apercevoir les sorties de virage par la vitre latérale pour finalement voir, ensuite, l'arrière passer devant. Car si cette R8 RWS va forcément présenter un dynamisme réjouissant sur un bitume sec et abrasif, elle va au contraire surprendre plus d'un conducteur novice sous la pluie, son moteur central arrière promettant des réactions plus que vives lors d'un décrochage. Vous voilà prévenus !

L'avis d'Avus

Ce qu'elle gagne logiquement en agilité, en poids et dynamisme, cette R8 RWD de puriste va forcément le perdre en homogénéité, efficacité et sécurité. Si c'est pour un achat 100% « plaisir », et la réserver en priorité à des « trackdays » sur des circuits, pourquoi pas ? Mais dans le cas contraire, la version dotée du quattro nous paraît plus pertinente pour voyager sereinement au quotidien. En tout cas, bien qu'allégée, cette R8 donne toujours dans le lourd côté tarifs, même si son prix est logiquement moins prétentieux que la quattro. Audi Allemagne annonce minimum 144 000 € pour le coupé et 157 000 € pour le Spyder, des tarifs qui devraient être légèrement majorés pour la France... sans compter un malus et des taxes qui vont faire mal.



Eco... logique !

Installer la technologie hybride sur un gros SUV a du sens, l'engin gagnant encore en polyvalence, en étant une citadine exemplaire la semaine, et une familiale accomplie le week-end. C'est (éco) logique !

Par Jack Seller, photos Joseph Bonabaud



EN BREF

Seconde génération de Q7 hybride plug-in
Moteur V6 3.0 TFSI + bloc électrique 94 kW
Puissance cumulée : 455 ch
En cours d'homologation



La première mouture de la seconde génération de Q7 avait eu droit, elle aussi, à sa variante hybride rechargeable (plug-in en bon anglais !), en se posant à l'époque comme une pionnière dans la gamme Audi, aux côtés de l'ancienne A3. Baptisée « e-tron », cette déclinaison lancée en 2016 nous était apparue comme plus que convaincante, en embarquant en plus de son moteur électrique de 94 kW un bon vieux V6 3.0 diesel de 258 ch. Celui-ci faisait office de génératrice et de moteur principal, et se posait comme une belle singularité dans cet univers où, habituellement, cette tâche est dévolue à un bloc essence. Ce choix était pourtant pertinent. Car malgré une masse portée à 2420 kg à cause des 450 kg supplémentaires à embarquer (poids des batteries et du moteur électrique !), ce Q7 parvenait à aligner pas moins de 373 ch en puissance cumulée et jusqu'à... 1400 km d'autonomie, dont 56 km en mode 100% électrique ! Le tout en offrant un bel agrément de conduite (0 à 100 km/h en 6 sec - 225 km/h), si l'on fait abstraction d'une perte sensible d'agilité perceptible dans les virages, la surcharge pondérale étant passée par là. Voilà un rappel utile pour mettre en perspective ce qu'Audi va nous proposer désormais en voiture hybride, son Q7 e-tron profitant du restylage pour enfin nous revenir. Sauf, qu'entre-temps, il s'est passé pas mal de choses...

Afin d'éviter toute éventuelle confusion, Audi cherche à clarifier son offre à travers ses appellations, le terme « e-tron » étant désormais réservé aux seuls véhicules 100% électriques, appelés à se multiplier. Du coup, cette variante partiellement électrifiée prend le nom de « TFSIe » (comme sur les prochaines A6, A7, A8 et Q5 plug-in), ce qui nous renvoie au fait que le bloc thermique présent sous le capot n'est plus un TDI, probable dommage collatéral du « dieslegate ». Nous nous trouvons donc en présence d'un plus classique moteur essence turbo à injection directe, probablement un peu plus léger et compact que son homologue diesel, quoique ceci n'est pas garanti sur facture. Car le moteur essence retenu est un noble V6 3.0 essence, couplé à un compact moteur électrique de 94 kW logé dans la boîte de vitesses automatique à 8 rapports, ce dernier étant alimenté par une solide batterie de 17,3 kWh logée dans le plancher du coffre. A l'instar de l'ancien Q7 e-tron, cette disposition ôte malheureusement toute possibilité d'embarquer les 2 sièges d'appoint, permettant d'offrir traditionnellement jusqu'à 7 places, mais en contrepartie, ce Q7 60TFSIe permet 50 km d'autonomie en électrique.

➤ A l'occasion de cet heureux restylage, le Q7 connaît une profonde métamorphose à l'intérieur en héritant des écrans tactiles à rebours haptiques déjà vus dans le Q8. Bien sûr, cette variante hybride rechargeable dispose, en plus, d'un affichage spécifique au niveau des compteurs.







Conduite une voiture semi-électrique n'est heureusement pas ennuyeux chez Audi, ce Q7 TFSIe poussant presque aussi fort qu'un SQ7, tout en émettant une sonorité sympathique !

C'est satisfaisant au quotidien, et en tout cas du niveau de ce que propose la concurrence, mais cela reste un peu moins bien que son prédecesseur. De même, l'ancienne mouture ne rejetait que 46 g de CO₂ au kilomètre, une valeur bien modeste qui risque probablement d'explorer sur cette variante remise au goût du jour. Pourquoi ? Parce qu'elle utilise cette fois un bloc essence, qui devrait consommer naturellement plus que le diesel, mais cette option technique est pleinement assumée par Audi qui songe à exporter ce Q7 aux USA et en Asie, des régions du globe friandes de gros SUV et fortement allergiques au diesel. Mais pour ce qui est de l'Europe, le choix de l'essence risque d'être un frein par rapport au diesel, car nous sommes depuis passés au cycle d'homologation WLTP, beaucoup moins permissif au niveau du calcul des rejets. A vrai dire, il nous faudra patienter pour vérifier ce point précis, car à l'heure où nous écrivons ces lignes ce Q7 « propre » essayé en avant-première n'a pas encore été homologué, et donc, de nombreuses zones d'ombres persistent. Mais à l'issue de ce premier contact effectué en Bavière, certains doutes sont aussi levés...

Mets les watts !

Je débarque donc à Munich, en pleine « oktoberfest », l'incontournable fête de la bière. Ma mission du jour : consommer moins que ce Q7 TFSIe... et que les autochtones ! Sur la forme, rien ou presque ne différencie cette variante « propre » d'un Q7 « sale », excepté le sigle spécifique apposé sur le coffre, et la présence, sur chaque aile arrière, d'une trappe à carburant. Côté passager, c'est pour remplir le réservoir d'essence, et côté conducteur, recharger les batteries d'une capacité de 17,3 kWh, assez importantes pour faire tourner le seul moteur électrique de 94 kW sur près de 50 km. Evidemment, vous vous doutiez bien qu'avec tout cet attirail d'intégré dans le plancher du coffre, ce mastodonte de 5m05 de long n'a rien d'une ballerine, et vous aurez raison, puisqu'il accuse quelques 2470 kg sur la balance. Mais avec l'apport du moteur thermique, ce Q7 développe, en puissance cumulée, quelques 555 ch, soit un peu plus encore que le déjà très sportif SQ7 (V8 4.0 TDI de 435 ch).



➤ Ce sigle « TFSIe », synonyme d'hybridation chez Audi, est appelé à fortement se développer sur le reste de la gamme, le terme « e-tron » étant désormais réservé aux seules électriques.



➤ Contrairement aux Lexus, qui sont des « full-hybrides » qui se rechargeant en roulant, le Q7 est un hybride de type « plug-in », devant être branché pour recharger les batteries. Comptez 2h30 sur une borne rapide...

En se hissant sur le large siège conducteur à multiples réglages électriques, les habitués familiers des dernières productions des Anneaux ne se sentiront pas dépayrés. A bord, la finition force toujours autant le respect, et malgré une présentation calquée sur le Q8, ce qui se traduit par une profusion d'écrans tactiles à très haute résolution, tout est intuitif et la lisibilité parfaite. Excepté un affichage digital spécifique baptisé « power mètre », permettant de visualiser au niveau des compteurs l'autonomie restante en électrique et en thermique, rien ou presque ne permet de voir que nous sommes dans un SUV utilisant une technologie « plug-in ». Une fois chargées à bloc, les batteries offrent, selon le protocole WLTP, jusqu'à 50 km d'autonomie en mode tout électrique « EV ». C'est probablement le cas, et donc suffisant dans la plupart du temps au quotidien, du moins si on roule le pied léger et que l'on n'abuse pas des belles accélérations offertes.

Car ce Q7 « écolo » peut curieusement, en soutenant l'accélérateur au plancher, se transformer presque en engin sportif. Lorsque les 700 Nm de couple déboulent sur les 4 roues ce Q7 fait montrer d'un punch étonnant malgré sa masse, en étant capable d'effacer le 0 à 100 km/h en seulement 5,3 secondes. Un exercice que nous avons maintes et maintes fois répété, et même davantage encore en filant sur l'Autobahn toute proche. Au-delà des 135 km/h, le bloc thermique prend le relais, le moteur électrique devenant alors secondaire. Il n'empêche, ce Q7 pousse vraiment fort, en émettant de surcroit une sonorité très sympathique au niveau des échappements, l'immense coffre faisant alors office de « caisse de résonance ».

En roulant pied léger, en entrant en ville, on se retrouve au volant d'une autre voiture. Le fauve qui régnait sans partage sur la file de gauche de l'Autobahn devenu un monstre de douceur. Dans ce contexte, on est forcément séduit par l'inctuosity des commandes et la quasi-absence de bruit, le moteur électrique venant alors se substituer au V6 essence. Et en faisant le jeu de l'écoconduite, pour récupérer un maximum d'énergie (jusqu'à 80 kW en freinage), on appréciera sa sobriété record, puisque tant qu'on évolue en mode électrique, on ne consomme pas une goutte de carburant. Pour y parvenir, encore faut-il s'astreindre à une recharge systématique à chaque arrêt, ce qui implique une parfaite gestion de ses déplacements, un grief forcément synonyme de contraintes à l'usage. Et mieux vaut ne pas être trop pressé, car une recharge (limitée à 7,4 kW) prend au mieux 2h30 sur une borne rapide. Ceux qui seraient tentés de s'en affranchir risquent en revanche de rapidement déchanter, car privé de son assistance électrique, ce Q7 plombé par le poids de ses batteries se révèle alors naturellement plus gourmand qu'un modèle conventionnel, au point d'engloutir alors plus de 10 l/100 km. En clair, ce Q7 60 TFSIe ne reste pertinent que si on l'utilise à bon escient : dans le cas contraire, on n'a pas fait plus économique que la version animée par le V6 3.0... TDI !

L'avis d'Avus

Séduisant sur le papier, ce Q7 l'est aussi vraiment à l'usage en tenant toutes ses promesses, et ce, tant sur route qu'en ville. Mais pour l'utiliser à bon escient, et renabiliser son achat (proche des 85 000 € environ), mieux vaut justement l'utiliser sur de petits trajets péri-urbains, ce qui peut sembler incongru pour un grand SUV à vocation familiale. Car ce Q7 se révèle en effet très sobre, et donc « écologique », si vous exploitez au maximum de ses possibilités les batteries. Cela suppose une gestion sans faille de ses déplacements, avec à chaque fois la possibilité de recharger. Autant de contraintes qui risquent de décourager beaucoup d'acheteurs potentiels...

TECHNIQUE

Audi Q7 60 TFSIe

+	Ligne plus élégante Intérieur vaste et high-tech Comportement sûr et efficace Agrement de conduite Autonomie en électrique... si bien utilisé!	-	Poids et encombrement importants Consommation moyenne élevée si batteries vides Temps de recharge des batteries Option 7 places indisponible Prix probablement élevé (85 000 € - estimation)
--------------------------------------	--	------------------------------------	--

Moteur V6 3.0 TFSI + un moteur électrique de 94 kW

Puissance (cumulée) 455 ch

Couple (Nm à tr/min) 700

Transmission aux 4 roues (quattro)

Boîte Tiptronic à 8 vitesses

Freins 4 disques ventilés

Pneumatiques 235/65 R18 (AV et AR)

L x l x h (en mm) 5,05 x 1,97 x 1,74

Coffre (litres) 890 à 2075

Poids à vide (kg) 2470

0 à 100 km/h (sec) 5,3

Vitesse maxi (km/h) ND







New Look

Non content d'avoir profondément renouvelé son Q3, tout en le bonifiant, Audi lui offre à présent une silhouette inédite à l'arrière de coupé. De quoi attirer dans ses filets une clientèle esthète soucieuse de son apparence. Mais pas que...

Texte et photos Thomas Riaud



EN BREF

Déclinaison Sportback inédite du Q3

Bientôt disponible en RS de 400 ch

Disponible en 4x2 et 4x4, de 150 à 230 ch

Version essayée : 45 TFSI quattro

Et voilà un SUV de plus ! Oui, mais ce Q3 Sportback n'est pas celui de trop. Pourtant, il joue sur un registre archiconnu chez la concurrence avec, notamment, les Mercedes GLC Coupé, BMW X4 et autres X2. En clair, il s'agit de classiques SUV sur lesquels on a greffé un toit « fast-back » inspiré d'un coupé, ce qui métamorphose la ligne générale, en insufflant une bonne dose de dynamisme. Et cela suffit pour justifier à bon compte des prix encore plus élevés, tout en rentabilisant un peu plus des bases techniques éprouvées. Une formule miracle qu'Audi ne pouvait ignorer plus longtemps, surtout qu'il vient de renouveler entièrement son Q3 de seconde génération, il y a tout juste un an. Pourtant, bien qu'arrivant bon dernier sur cette niche des SUV-coupés, force est de constater qu'Audi n'a pas été aussi créatif pour créer cet inédit dérivé Sportback qu'avec son Q8, pendant coupé du Q7.

Car pour faire simple, le constructeur aux Anneaux s'est contenté de reprendre à son compte la recette testée avec succès chez ses rivaux, en coiffant son Q3 d'un toit en pente douce, ce qui modifie la perception de l'arrière. J'entends d'ici les mauvaises langues dire que je suis simplement parti « essayer un coffre », puisqu'il s'agit toujours d'un Q3 ! C'est archi-faux, et ce, pour plusieurs raisons. Déjà, en dépit des apparences, près de 80 % des pièces de tôlerie sont exclusives à cette variante ! Outre la courbure du toit et la vitre de custode, naturellement redessinées, les ailes sont plus galbées, les boucliers dotés de génératrices entrées d'air trapézoïdales sont retravaillés et même la calandre single frame est repensée, en laissant apparaître un joli motif alvéolé de type nid d'abeille.

« Voilà un SUV de plus. Mais ce Q3 Sportback n'est pas celui de trop »

Par ailleurs, pas moins de onze couleurs extérieures sont proposées, certaines teintes venant de faire leur entrée au nuancier, comme ce très flashy « Bleu Turbo » qui caractérise notre modèle d'essai. Dans la version de base, les éléments de la partie inférieure de la carrosserie sont peints en gris Manhattan, une couleur contrastante qui souligne le caractère du SUV. Dans l'extérieur S line, les pare-chocs, les bordures des passages de roues et les bas de caisses sont également peints dans des couleurs distinctives. Sur demande du client, ces éléments peuvent être peints de la même couleur que la carrosserie. Au-delà de ces détails, on peut dire qu'Audi est allé loin dans les modifications, puisque la voiture perd 29 mm en hauteur (1m56) et gagne 16 mm en longueur, ceci au bénéfice de la ligne. Et pour offrir un agrément de conduite en rapport, Audi a revu et corrigé les liaisons au sol. Les voies sont légèrement plus larges, et les lois d'amortissement sont spécifiques, pour limiter les prises de roulis et améliorer le dynamisme de conduite....

➤ Sans surprise, cette inédite variante « Sportback » hérite de la planche de bord du Q3 normal. On ne portera pas plainte tant celle-ci est bien agencée et agréable à l'œil. Quant au coffre, il ne perd rien en capacité !







➤ Ce dérivé Sportback marque surtout sa différence de profil et de trois quart arrière. La finition S line de notre modèle d'essai apporte une incontestable touche de dynamisme avec ses éléments peints en argenté...

Plus esthétique... et aussi pratique !

Généralement, en optant pour un style qui privilégie la sportivité, cela se fait un peu au détriment des aspects pratiques. Mais pas ici. Malgré l'inclinaison du pavillon, Audi est parvenu à préserver une garde au toit très correcte pour loger deux adultes à l'arrière, et l'assise banquette fractionnable reste coulissante sur 13 cm, ceci afin d'offrir une vraie modularité. Voilà autant d'astuces qui changent la vie au quotidien... et qui sont tout honnêtement inexistantes chez la concurrence ! Plus fort encore, Audi est parvenu à préserver la capacité du coffre, de l'ordre de 530 litres sous la tablette (1400 litres en break), ce qui en fait l'un des plus logeable de la catégorie.

Et en restant parfaitement objectif, force est de reconnaître que le traitement de cet habitacle est une réussite. Excepté la présence de plastiques rigides dans les parties basses de la console, la finition ne prête pas le flanc à la critique. La planche de bord, entièrement digitale, est subtilement orientée vers le conducteur, comme dans les BMW ou Alfa des bonnes années, et une bande en Alcantara vient, en option, apporter une once d'élegance, à la façon des Lancia des années 80. Quant à la dotation de série, elle reste étroitement liée à celle du Q3 « normal », sauf qu'elle gagne qu'elle équipements supplémentaires comme la suspension Sport, la direction progressive, un pack air extérieur, la technologie LED pour tous les phares et un hayon électrique.



➤ En attendant une méchante version RS de 400 ch, cette version 45 TFSI fait office de petite sportive en héritant du bloc de 230 ch de la Golf GTI. Dommage que la sonorité ne soit pas plus travaillée...



Ce positionnement plus haut de gamme se répercute sur des prix déjà élevés, cette déclinaison Sportback étant environ 3000 € plus chère à motorisation et finition égales que le Q3, mais en tenant compte de ce surplus d'équipement, l'écart se réduit à 1500 €. Un surplus qui s'ajoute à des sommes déjà rondelettes, si bien qu'en variante 45 TFSI de 230 ch en exécution Design, ce Q3 Sportback propose ses services à partir de 49 760 €.

Le nôtre, en finition S line, s'affiche à partir de 53 360 €. Sans doute « pas assez cher, mon fils », car avec quelques belles options supplémentaires, la douloureuse de notre modèle d'essai grimpe à plus de... 65 000 €, hors malus ! Décourageant...

Cœur de GTI

En attendant la très méchante variante RS (5 cylindres 2.5 TFSI de 400 ch), prévue pour début 2020, c'est notre variante 45 TFSI qui fait figure de petite sportive. Une sportive sur laquelle on a greffé le cœur de la Golf GTI, ce 2.0 litres turbo délivrant 230 ch et 350 Nm de couple. Bien sûr, le Q3 fût-il Sportback reste plus haut et donc moins aérodynamique qu'une Golf, mais aussi plus lourd (1700 kg). Couplé d'office à la transmission intégrale et à la boîte S-tronic à 7 rapports et double embrayage, notre SUV séduit par son évidente bonne volonté (0 à 100 km/h en 6,3 sec - 233 km/h maxi). Du moins passé le cap des 2000 tr/mn, car il y a une certaine inertie en dessous, à mettre au crédit de la gestion de la boîte, qui manque de réactivité en conduite sportive. Un style de conduite qu'apprécie modérément le moteur, franchement porté sur la boisson dans ces conditions, en pouvant engloutir plus de 15 l/100 km. Au moins vous ferez le bonheur de votre pompiste...

La gestion de l'amortissement est heureusement plus convaincante. Malgré l'adoption de belles jantes larges optionnelles de 20 pouces (18" en série), notre Q3 Sportback reste confortable sans se dépareiller de la belle rigueur dans les virages. S'il accuse moins de roulis que le Q3 des familles, il demeure néanmoins un compagnon de route très fréquentable, les sièges aidant à maintenir fermement le corps dans les virages, mais aussi au freinage, les 4 disques assurant mordant et endurance. Un bon point également pour l'assise, réglable en longueur, permettant de ne pas fatiguer sur les longs trajets. Nul doute que ce Q3 ne mise pas tout sur son physique avantageux : il offre une synthèse très convaincante de ce que l'on peut attendre d'un SUV compact premium...

L'avis d'Avus

Non content de présenter un physique sexy, ce Q3 Sportback se montre presque aussi facile à vivre que son frère à carrosserie « break », et ce, malgré une garde au sol moindre. Même s'il n'en fait pas cadeau, il gagne par ailleurs des équipements appréciables, renforçant encore son pouvoir de séduction. Un pouvoir qui s'étale au grand jour, dès que la route se fait sinuose, ce dérivé Sportback faisant montre d'un comportement encore plus agile et dynamique, sans pour autant nuire au confort. Dans ce domaine seul le BMW X2, semblable à un gros karting, fait mieux. Mais au final, le Q3 Sportback s'impose pour sa remarquable homogénéité. Des qualités facturées comme toujours au prix fort...

TECHNIQUE

Audi Q3 Sportback 45 TFSI

+ Ligne sportive et agréable
Aspects pratiques préservés
Agrement de conduite

- Prix délivrants
Boîte S-tronic trop lente
Consommation élevée

Moteur	4 cyl. turbo injection directe, 1984 cm ³
Puissance (ch à tr/min)	230 à 4000
Couple (Nm à tr/min)	350 à 1500
Transmission	sur les 4 roues (quattro type Haldex)
Boîte	S-tronic à 7 vitesses
Freins	4 disques ventilés
Pneumatiques	235/55 R18 (AV et AR)
L x l x h (en mm)	4.50 x 1.85 x 1.56
Poids à vide (kg)	1695
0 à 100 km/h (sec)	6,3
Vitesse max (km/h)	233
Rejets de CO₂ (gr/km)	164





L'aventure en première classe

On peut avoir un certain penchant pour la baroude et rester soucieux de son confort et de son apparence ! Telle est la difficile équation à laquelle répond avec brio l'A6 Allroad depuis 20 ans maintenant. Venez découvrir cette 4ème génération, totalement inédite sur la forme, mais heureusement fidèle à ses belles valeurs...

Texte et photos Thomas Riaud

EN BREF

4ème génération d'A6 Allroad

Micro-hybridation 48V sur les 3 diesels proposés

Puissance de 231 ch (45 TDI), 286 ch (50 TDI) et 349 ch (55 TDI)

A partir de 64 960 €, variante représentant 60% des ventes d'A6 Avant



Avant, les choses étaient simples : il y avait les 4x4, forcément purs et durs, et les voitures « normales ». Et puis un certain Range Rover est arrivé, en 1970, en brouillant sérieusement les pistes puisqu'il combinait, pour la première fois, des aptitudes exceptionnelles en tout-terrain, au confort et aux performances d'une berline. Un genre depuis maintes et maintes fois copié (mais rarement égalé !), auquel on peut ajouter une autre catégorie : les breaks tout-chemins. Ils se font rares, et sur ce segment initié par Volvo en 1997 avec le Cross Country, Audi fait désormais figure de poids-lourd, puisque le constructeur aux Anneaux occupe ce terrain depuis 20 ans maintenant ! Entre la première A6 Allroad lancée en 1999 et cette 4ème et ultime mouture, le concept reste fidèle aux origines : offrir de vraies aptitudes en hors-piste, tout en préservant une certaine classe et sobriété. Et comme d'habitude, c'est sur la base de son grand break A6 Avant qu'Audi a travaillé pour proposer ce nouvel Allroad.

« Entre la première A6 Allroad lancée en 1999 et cette 4ème et ultime mouture, le concept reste fidèle aux origines »

On trouvait (comme ses prédecesseurs !) le dernier A6 Avant très beau, et on trouve cet A6 Allroad vraiment très, très beau ! En fait, la panoplie de baroudeur endossée par ce grand break (4m95), au final bien plus discrète qu'un classique SUV, permet de sublimer sa ligne élancée. Par rapport à une classique version routière, la garde au sol est logiquement un peu plus haute, et celle-ci peut même proposer une variation de 60 mm selon les conditions. Elle peut carrément, dans la limite de 80 km/h, culminer à plus de 20 cm grâce au travail effectué par la suspension pneumatique adaptative livrée de série, lorsque l'on bascule en « off road », un mode approprié spécifique à cette version. Et comme sur toute Allroad qui se respecte, on retrouve des élargisseurs d'ailes en plastique noir (pouvant être peints), utiles pour protéger les passages de roue, mais aussi des boucliers redessinés, qui intègrent des sabots protecteurs, à vrai dire plus efficace pour flatter la rétine que pour véritablement protéger les sousassemens. Afin de marquer sa différence et de s'approcher au plus près de la famille « Q » qui regroupe tous les SUV Audi, la large calandre Single frame adopte désormais épaisse barrettes verticales. Celles-ci sont, de série, chromées, mais elles peuvent devenir intégralement noires, à l'instar d'ailleurs des entourages de vitres et du reste de l'accastillage de la voiture. Forcément, on remarque moins dans cette dernière configuration l'exclusivité de la calandre, mais en contrepartie, la voiture gagne en agressivité.

➤ Cela fait 20 ans désormais que l'élegantissime A6 Allroad promène sa silhouette discrète et aérienne sur les pistes du monde. Cette 4ème génération creuse un peu plus le sillon de ses ancêtres !





➤ L'intérieur, aussi chic que « techno » avec ses nombreux écrans tactiles, brille par sa présentation. Seul bémol : il est calqué sur l'A6 Avant « normale » et il manque de modularité.





➤ L'Audi drive select, permettant de paramétrer la conduite de la voiture, offre un mode tout-terrain supplémentaire, permettant à l'Allroad de s'aventurer efficacement dans les chemins creux.

Enfin, pour en finir avec les présentations, précisons qu'à l'instar de ses prédecesseurs, ce break cultive une certaine idée de l'excellence. La gamme se limite ainsi volontairement à de suaves 6 cylindres (3.0 TDI 231, 286 et 349 ch et V6 3.0 TFSI 340 ch), elle est par ailleurs réduite à 3 finitions, toutes particulièrement bien loties. C'est déjà le cas de l'entrée de gamme « Allroad » (suspension pneumatique, clim auto bizona, phares full LED, radars de stationnement avant et arrière avec caméra de recul, démarrage sans clé, hifi avec 10 HP, jantes alu de 18", sellerie simili cuir-tissu...), facturé à partir de 64 960 €. Mais l'exécution intermédiaire « Avus » en rajoute une bonne couche (à partir de 76 660 €), en gagnant des équipements d'après nous essentiels à ce niveau de standing comme des jantes alu de 19", une sellerie cuir, des sièges avant électriques, la recharge du portable par induction, les phares intelligents Matrix LED ou encore le « pack assistance pour la ville » (City Pack), comprenant l'assistanat de croisement, l'avertisseur de changement de file, le système de précollision arrière... Quant au super haut de gamme « Avus Extended » (dès 86 960 €) de notre modèle d'essai, il concentre tout ce que l'on peut trouver sur une auto de luxe, avec des jantes de 20 pouces, un toit ouvrant panoramique, une clim quadri zones, une sellerie en cuir étendu, la hifi Bang & Olufsen, des sièges à mémoires individuelles et le pack assistant de route autorisant une conduite semi-autonome (régulateur adaptatif, aide au maintien dans la voie, reconnaissance auto des panneaux...). Vous l'aurez compris, entre chaque niveau de finition, il y a quasiment 10 000 € d'écart : le prix d'une Dacia Sandero !

On the (All) road again

Malgré cette débauche d'équipements, en prenant place à l'intérieur, on est à la fois séduit et déçu. Séduit, parce qu'à l'instar des dernières A6, cette variante Allroad est effectivement passée à l'ère numérique, et a fait le ménage dans son cockpit, en passant au tout digital. Il n'y a quasiment plus de boutons physiques, les écrans tactiles à retour haptique, très intuitifs à utiliser, prenant le pouvoir. Quant au luxe affiché, ou la rigueur de la finition, il n'y a rien à dire si ce n'est que tout est impeccamment ajusté et parfaitement à sa place. Espérons seulement que toute cette débauche d'électronique embarquée qui pilote toutes les fonctions essentielles à la conduite et au confort vieillisse bien, car en cas de dysfonctionnement, la voiture devient « juste » inconduisible.



➤ Convaincante dans la pampa, l'A6 Allroad l'est encore plus sur route, en offrant un agrément de conduite supérieur à celui d'un SUV grâce à un dynamisme accru. Le meilleur des 2 mondes !





« Il aurait été souhaitable qu'Audi fasse preuve d'un peu d'imagination pour en faire une vraie voiture à vivre »

Mais là où nous sommes déçus, c'est que contrairement à l'extérieur, qui offre un vrai surplus d'exclusivité par rapport à un classique break A6, cet intérieur n'apporte finalement rien de plus, en étant strictement identique. Certes, il y a bien à l'ouverture des portes un seuil estampillé « Allroad », cette inscription magique étant par ailleurs projeté au sol par une lumière dissimulée dans le bas des rétroviseurs. Mais on aurait aimé trouver des sièges spécifiques, chics mais typés « baroudeur » avec de grosses surpiquûres, mais aussi des tapis de sol spécifiques plus résistants aux salissures, des marquages « Allroad » sur la planche de bord et même, soyons fous, un inclinomètre avec boussole intégrée. Et si l'habitabilité ne souffre d'aucune critique, excepté la place centrale arrière qui reste trop étroite et inconfortable, il aurait été souhaitable qu'Audi fasse preuve d'un peu plus d'imagination pour en faire une vraie voiture à vivre, en intégrant par exemple à l'instar du Q5 une banquette fractionnable coulissante pour gagner en modularité. Heureusement, côté coffre, ce break A6 justifie son encombrement en offrant un beau volume, de l'ordre de 565 litres banquette en place et jusqu'à 1680 litres en « break ».

L'excellent V6 3.0 TFSI de 340 ch, seul bloc essence disponible, étant d'emblée condamné par notre fiscalité confiscatoire à jouer les arlésiens, nous avons jeté notre dévolu sur le gros 3.0 TDI développant 349 ch (55 TDI). Faut-il le regretter ? Oh que non ! L'essayer, c'est l'adopter ! Outre une réelle discrétion à bas régime, faisant oublier les origines « agricoles » de ce V6, il se permet même de distiller une agréable mélodie en montant en cadence. Et grâce à son couple généreux de 700 Nm dès 2500 tr/mn, et à la fluidité de la boîte Tiptronic à 8 rapports, il dispense de franches accélérations malgré un poids conséquent approchant les 2 tonnes (0 à 100 km/h en 5,2 sec), ce caractère volontaire participant beaucoup au plaisir de conduite. Évidemment, faut-il le préciser, la transmission intégrale quattro est livrée de série, autorisant une conduite autant rapide que sécurisante. Sans pour autant plomber la consommation moyenne, celle-ci tournant en moyenne autour des 9,0 l/100 km, ce qui est remarquable rapporté au poids de la voiture et à sa puissance réelle, d'ailleurs lourdement sanctionnée par notre fiscalité (23 CV). Cet exploit, on le doit à la micro-hybridation 48 V, jumelée à d'autres dispositifs comme le mode « roue libre », ou l'abaissement automatique de la hauteur de caisse à vive allure, un ensemble de mesures visiblement efficaces. Et tant pour gagner en agilité qu'en « manœuvrabilité » dans les parkings étroits, nous ne saurions vous recommander de sélectionner les roues arrière directrices optionnelles. Royale sur route et autoroute, cette Allroad autant dynamique que confortable fait par ailleurs honneur à son appellation, en donnant pleinement satisfaction en hors-piste. Parce que nous ne doutons de rien à Avus, nous avons osé trainer dans la boue ce break huppé, et vous savez quoi ? Il a adoré !

L'avis d'Avus

Il ne fait aucun doute que ce grand break à la polyvalence accrue se pose comme une alternative crédible face aux SUV premiums, plus classiques d'aspect et souvent ostentatoires. Dommage qu'Audi n'ait pas plus soigné la modularité mais aussi les tarifs, ceux de cette déclinaison Allroad restant résolument élitistes, notre modèle d'essai s'affichant à près de 90 000 € hors malus. La greffe d'un moteur 4 cylindres et l'ajout d'une finition à la dotation moins riche pourrait l'y aider. Une alchimie convaincante réservée pour l'heure à la petite sœur A4 Allroad...

TECHNIQUE

Audi A6 Allroad 55 TDI

+
Look spécifique chic et sobre
Finition et dotation
Agrement de conduite
Polyvalence accrue

-
Tarifs élitistes
Intérieur sans exclusivité
Embûchement -poids
Modularité basique

Moteur 6 cylindres en V, TDI 2967 cm³, 24V

Puissance max (ch à tr/min) 349 à 3850

Couple max (Nm à tr/min) 700 à 2500

Transmission aux 4 roues (quattro avec Torsen), boîte

Tiptronic à 8 rapports

Freins Disques ventilés, étriers à 4 pistons (AV et AR)

Dimensions L x l x h (m) 4,95/1,90/1,49

Poids (kg) 2010

Volume du coffre (litres) 565 (1680 en break)

Pneus AV/AR 235/55 R18

Vitesse max (km/h) 250

0 à 100 km/h (sec) 5,2

Émissions CO₂ (g/km) 168





La revanche d'une bombe !

Avant, une sportive Audi S4 ne pouvait se concevoir qu'avec un bon gros moteur essence. Mais ça, c'était avant que nos technocrates, devenus complètement fous, ne fusillent à coups d'amendes et de malus les grosses cylindrées essence. D'où la sortie de cette improbable S4 convertie au... gasoil, naturellement moins émettrice de CO₂. Mais pas moins performante...

Texte et photos Thomas Riaud





EN BREF

Nouvelle Audi S4 « Type B9 »

Moteur V6 3.0 TDI 347 ch

Compresseur électrique et micro-hybridation 48V

Prix : 74 500 € (à partir de, en berline)

Notre époque est faite de paradoxes... et d'âneries ! Ainsi, les citadins veulent consommer du bio, mais cela ne les dérange pas d'acheter des produits importés parfois de loin. D'autres veulent bien vivre à la campagne, mais sans subir les bruits des animaux de la ferme voisine. Et dans le domaine automobile, nombreux sont ceux qui veulent limiter les rejets de CO₂ par le biais des taxes dissuasives, mais cela favorise, in fine, les moteurs diesels qui sont, en même temps, pointés du doigt. Et mieux vaut s'arrêter là, car cette liste pourrait être longue comme un défilé militaire nord-coréen ! Audi, autant fin tacticien que réaliste, a ainsi posé toutes les options sur la table au moment de renouveler sa S4, une version à très haute performance dérivée de l'A4, qui participe à notre bonheur depuis 1997. Jusqu'à présent, on avait le choix, selon les générations, entre des V8 atmosphériques ou des V6 suralimentés. Tous des blocs essence, cela va de soi. Mais désormais, ce type de moteurs ira ronronner de l'autre côté de l'Atlantique aux USA ou en Asie et au Moyen-Orient, car Bruxelles, qui veut nous faire rouler « plus blanc que blanc », fait tout pour dégotter la filière automobile, du producteur au consommateur. Et ça marche !

D'ailleurs, sans doute encore mieux en France que chez nos voisins, puisque pour décourager les plus passionnés nous cumulons tous les handicaps possibles. Ainsi, nous « bénéficiions » en plus d'un système unique de bonus-malus, une véritable usine à gaz qui est, désormais, devenue que du malus, excepté pour des voitures électriques dont personne ne veut et qui n'ont finalement pas grand-chose d'écologique ! En attendant qu'il y ait, un jour peut-être, un peu de bon sens et de compétence pour s'occuper de l'environnement et de l'automobile en Europe (et en France), il faut donc composer avec toutes ces contraintes, toujours plus pesantes. Cette année, on passe de 117 à 110 g de CO₂ au km, le seuil intenable de 95 g de CO₂ au kilomètre étant la norme à venir pour 2021, c'est-à-dire demain ! Face à cette situation autant ubuesque qu'intenable, Audi, très pragmatique, remplace progressivement les classiques moteurs essence de ses versions « S » par des diesels.

« *De nombreux chiffres parlent en faveur de ce V6 TDI : 347 ch, 700 Nm, 250 km/h et 6,2 l/100 km de consommation moyenne !* »

Attention, il ne s'agit pas d'un vulgaire mazout, mais bien d'un noble V6 3.0 TDI, fraîchement implanté sous le capot des dernières S6, S7 et SQ5. Alors oui, d'accord, un diesel, fût-il doté de 6 cylindres, ce n'est pas aussi attrayant qu'un bon vieux bloc gavé au sans-plomb. Mais ce moteur boosté par un compresseur électrique et une hybridation légère 48V est un concentré de haute technologie et d'efficacité. Donc avant de jeter le bébé et l'eau du bain avec, jetez d'abord un coup d'œil à sa fiche technique, et avouez que de nombreux chiffres parlent en sa faveur : 347 ch, 700 Nm de couple, 250 km/h maxi, consommation mixte de 6,2 l/100 km et seulement 161 g de CO₂ au km. Des valeurs incroyables, qui permettent du coup de réduire le malus à 3290 €... contre probablement 12 500 € si la S4 était restée fidèle à l'essence. La messe est dite.

➤ La planche de bord gagne un écran tactile plus vaste à la place de la pratique molette centrale. Pas sûr que l'ergonomie en profite...







➤ A l'instar de la dernière A1, la nouvelle A4 reçoit des prises d'air horizontales factices entre la calandre et le capot. Cette variante S4 reçoit en plus de nombreux éléments distinctifs...»

Apparences préservées

Côté look, Audi a parfaitement su préserver ce qui fait l'attrait et l'exclusivité d'une variante « S ». L'ensemble n'est pas aussi démonstratif que sur une « RS », mais c'est précisément cette retenue bienvenue qui plaît à de nombreux clients. A condition bien sûr de ne pas sélectionner le sublime « bleu turbo » qui habille notre modèle d'essai ! Outre les nombreuses modifications apparues depuis le restylage, visibles notamment au niveau des feux, du capot ou des ailes, la S4 se distingue en recevant une calandre en nid d'abeille, des coques de rétroviseur en aluminium satiné, des étriers de frein rouges et une quadruple sortie d'échappement. C'est suffisamment visible pour faire « sport » et séduire les connaisseurs, mais assez subtil pour que l'ensemble demeure discret et de bon goût. Cette relative sobriété se retrouve bien sûr dans l'habitacle. Là encore, les effets du restylage de cet été se font sentir, puisque notre S4 renonce à la traditionnelle molette de console centrale, remplacée par un petit espace de rangement. A la place, c'est désormais un écran tactile agrandi qui fait office de « tour de contrôle », d'après nous moins évident à utiliser. Quant au cockpit virtuel, toujours aussi saisissant avec ses graphismes très détaillés, il bénéficie d'un affichage spécifique teinté de rouge, pour faire plus « sport ».

« En mode « dynamic », la sonorité à l'échappement singe presque celle d'un gros V8 américain »

Terminons ce tour du propriétaire par quelques détails appréciables qui concourent, eux-aussi, à donner du sel à la S4. C'est le cas des seuils de porte spécifiques, des sièges en cuir très enveloppants ou encore des appliques en carbone véritable. Bien entendu, au-delà de ce look évocateur de performances, la S4 reste tout aussi logeable qu'une simple A4 de base, et ce, en berline comme en break Avant. Le coffre offre ainsi jusqu'à 420 litres sur la berline, et l'arrière peut ainsi accueillir confortablement 2 adultes, la place centrale étant raide et étroite, pénalisée de surcroît par le passage du tunnel de transmission au niveau des pieds. Car oui, la S4 est bien évidemment dotée en série de la transmission intégrale quattro. Et vu l'afflux de puissance qui déboule sur ses grosses roues de 18 pouces, c'est heureux...»



Diesel... et des ailes !

Si cette S4 sait faire oublier ses origines « agricoles » en évoluant en mode « confort », elle devient étonnamment plus volubile lorsque l'on bascule l'Audi drive select en mode « dynamique ». La sonorité change du tout au tout, au point de singer presque un bon gros V8 américain. Bon, pour être honnête, tout cela est un peu artificiel, puisque ce son est en partie retransmis par les enceintes, mais il faut avouer que ce n'est pas désagréable, et que cela fait son petit effet. Mais ce qui fait surtout son effet, c'est lorsque l'on écrase sans retenue la pédale de droite. La voiture file alors comme une balle (0 à 100 km/h en 4,8 secondes), vous plaquant sans ménagement au fond des sièges. Évidemment, la plage d'utilisation est franchement réduite par rapport à un bloc essence, qui aura tendance à chanter jusqu'à 7000 tr/mn, mais la boîte Tiptronic livrée d'office dégaine promptement ses 8 rapports à bon escient.

➤ Si la S4 est plus discrète qu'une variante RS, elle se distingue tout de même par son traitement sportif, la voiture recevant un discret aileron de coffre et deux double échappement.



➤ Miroir, oh miroir, dis-moi qui est la plus belle ? La S4 en « bleu turbo » bien sûr !



Pour plus de réactivité, on peut toujours reprendre la main en passant manuellement les vitesses grâce à des palets fixés derrière le volant. On est tenté de le faire régulièrement, car cette Audi bénéficie d'un excellent châssis, aussi sain qu'équilibré, lui permettant de se jeter avec gourmandise d'un virage à un autre, tout en virant à plat. A vrai dire, le surplus de poids engendré par le choix de ce bloc diesel, plus lourd de 80 kg que son homologue essence, est totalement transparent. Le compromis entre le confort et la tenue de route est plus que convaincant, et ce, même sans la suspension pilotée. Mais la meilleure surprise vient de la consommation. Evidemment, en bombardant, cette S4 biberonne facilement ses 10 litres au cent. Dans les mêmes conditions, il est évident qu'une variante essence muee par un V6 turbo développant près de 350 ch engloutirait au moins 4 litres de plus. Et en roulant « comme un papy », c'est-à-dire en se contentant de respecter les limitations en vigueur, cette S4 devient sobre comme un moineau, la consommation dégringolant sous les 8 litres. C'est peut-être d'ailleurs là sa plus belle performance...

TECHNIQUE

Audi S4 « TDI »

+ Compromis confort – sportivité Performances élevées – sobriété Comportement sûr et plaisant	- Moins plaisir qu'en essence Poids important Malus encore élevé (3290 €)
--	---

Moteur 6 cylindres en V turbo diesel, 2967 cm³
Puissance maxi (ch à tr/min) 347 à 3850
Couple maxi (Nm à tr/min) 700 à 2500
Transmission Integrale, boîte Tiptronic à 8 rapports
Freins Disques ventilés, étriers à 4 pistons (AV et AR)
Dimensions L x l x h (m) 4,76 / 1,84 / 1,43
Poids (kg) 1855
Volume du coffre (litres) 420
Pneus AV/AR 245/40 R18
Vitesse maxi (km/h) 250
0 à 100 km/h (sec) 4,8
Emissions CO₂ (g/km) 161



➤ De toutes les nouvelles Audi « S »
gavées au mazout, cette légère et
compacte S4 est assurément la plus
dynamique à conduire du lot !

Super 8 !



Rouler en A8 dernier modèle n'est déjà pas banal, et reste un privilège réservé à une poignée d'automobilistes. Mais le faire en variante sportive S8, encore bien plus exclusive, tient vraiment de l'exceptionnel. La preuve par l'essai express de cette super A8 !

Par Jack Seller, photos Joseph Bonabaud



EN BREF

4ème génération de S8 (type D5)

Moteur V8 TFSI 4.0 biturbo 571 ch

Disponible en version normale de 5m17 et longue de 5m30

Suspension « intelligente » révolutionnaire montée en série

Question : qu'est-ce qui est mieux qu'une AB ? Une S8 pardi ! Et chez Audi, il en va dans ce cas précis comme de certaines lettres au Monopoly, car ce « S », synonyme de sportivité débridée et assumée, compte ici triple ! Une manière comme une autre de se rattraper, car à défaut de proposer une variante RS, comme sur la plupart des autres modèles de la gamme, l'A8 a (jusqu'à présent !) été contrainte de se contenter de ce « simple » dérivé siglé « S ». Objectivement, il n'y a pas grand-chose à regretter, tant chaque génération de S8 s'est, jusqu'à présent, surpassée au point de devenir une référence dans la catégorie des limousines. C'était le cas sur la dernière génération, dotée d'un extraordinaire V8 TFSI 4.0 biturbo développant jusqu'à 605 ch en version « S8 plus ». Pour la nouvelle mouture essayée ici, ce sera un peu... moins, le V8 étant « dégonflé » à 571 ch. Sauf qu'on parle bien dans le cas présent d'une version d'entrée de gamme, car il y aura probablement en complément, dans les mois à venir, une variante « Performance » encore plus méchante, approchant les 650 ch.

Bon, même en devant se contenter « que » de 571 ch, on ne portera pas plainte. Déjà, c'est mine de rien un cheval de plus que sur la R8 V10, et Audi promet à l'heureux acquéreur de cette S8 une nouvelle fois monts et merveilles. Avec 800 Nm de couple délivré dès 2000 tr/mn et la présence d'une hybridation légère 48V il ne pouvait en être autrement... Mais avant de partir décorner la lune à son volant, il convient déjà de faire le tour du propriétaire pour voir de quoi il retourne. On va se parler franchement : on n'a jamais été fan des grosses berlines 3 volumes, très classiques et un brin vieillottes sur la forme avec leur malle arrière. Et malgré son statut de porte-étendard de la catégorie, la traditionnelle A8 ne déclenche pas de passion à la rédaction. Pourtant, en regardant dans le rétroviseur, force est de reconnaître qu'en dépit des contraintes imposées par ce genre, les premières A8 étaient plutôt jolies et dynamiques d'aspect. C'était notamment le cas de la toute première mouture apparue en 1994 (Type D2 pour les intimes), avec une carrosserie profilée lisse comme un galet, et déjà redoutable sur la route en S8 avec son V8 délivrant jusqu'à 420 ch sur les 4 roues grâce à la transmission intégrale quattro.

« Comme au Monopoly, ce « S », synonyme de sportivité débridée et assumée chez Audi, compte ici triple ! »

La type D3 apparaît en 2002, encore plus belle peut-être avec son arrière épuré et sa proue plus agressive arborant une amorce de calandre Single frame, fait également bien plus fort côté mécanique. En effet, comme pour fêter le récent rachat de Lamborghini par Audi, ultime caprice de Ferdinand Piëch à l'époque, elle abrite sous son long capot le V10 de la Gallardo, un moteur incroyable, quoique dégonflé pour les circonstances à 450 ch. En 2010, place au troisième opus (Type D4), moins pure et élégante d'après nous sur le plan du style, mais toujours plus puissante et performante. Comme ses ancêtres, elle reçoit une structure et carrosserie intégralement en aluminium (structure Audi Space Frame), et bien qu'elle revienne à un V8, elle surclasse tout ce qui roule dans la catégorie en délivrant 520 ch en S8 grâce à son 4.0 litres biturbo, et même, comme on l'a déjà précisé, jusqu'à 605 ch en fin de carrière sur l'éphémère version « S8 plus » apparue en 2015. Un vrai moteur de course, capable de propulser cette limousine à plus de 300 km/h. Autant dire qu'en poussant le curseur aussi haut, nous attendions forcément beaucoup de l'ultime génération. Techno-parade

➤ Cette S8 reçoit, dans la « salle des machines », le fantastique V8 4.0 biturbo déjà en place sur les dernières Bentley Continental GT, Porsche Panamera et autres Lamborghini Urus. Un paquet de muscles au punch inégalé !





► L'intérieur offre une finition parfaite et une présentation au-dessus de tout reproche. Dommage que le style de la carrosserie, archi-classique et un peu lourd avec tous ces chromes, ne soit plus avantageux.



La S8 est une limousine ambivalente, capable de rouler à une allure de sénateur en offrant un confort « smoothy », mais aussi d'envoyer très fort, au point de toutoyer en performances pures un... TT RS !

Cette génération « type D5 » marque un tournant en osant une rupture au niveau du style. Si nous saluons dans l'ensemble le travail de fond réalisé dernièrement par Marc Lichte à l'occasion du renouvellement complet de la gamme, nous restons en revanche plus mesuré face au rendu de cette A8. Elle nous paraît lourde à bien des égards, et il ne fait aucun doute que cette surcharge de chromes malvenus n'a pour autre but que de séduire la clientèle bling-bling du Golfe, d'Amérique du Nord et d'Asie, très friande de ce genre d'effets. Accessoirement, c'est surtout une clientèle encore en mesure de pouvoir s'offrir ce vaisseau amiral de 5m17 de long (et même pour la première fois sur la S8 jusqu'à 5m30 de long en châssis « limousine »), un modèle résolument élitaire de toute façon condamné à jouer l'arlésienne chez nous en raison d'une fiscalité devenue vraiment indigeste.

On la verra donc peu, mais au moins on l'appréciera à sa juste valeur lorsqu'on la croisera dans la rue. Et on devrait au moins la remarquer, Audi ayant pris soin de la doter de nombreux éléments exclusifs qui font mouche. Outre de belles jantes spécifiques de 20 pouces (21" en option) abritant d'énormes disques de 420 mm pincés par des étriers à 10 pistons, la S8 se pare de ses plus beaux atours, dont des coques de rétroviseurs en aluminium brossé et un kit carrosserie spécifique. Bien que relativement discret, celui-ci se démarque suffisamment des autres A8 pour qu'on le remarque, avec ses écopées verticales intégrées dans le bouclier avant, tandis que l'arrière gagne 4 générueuses sorties d'échappement authentiques et pas, comme trop souvent, factices.

« Ce modèle résolument élitaire est condamné à jouer l'arlésienne en France, en raison d'une fiscalité devenue punitive et indigeste »

A l'ouverture des portes, la voiture se surélève instantanément de 5 cm pour faciliter l'accès à bord ! S'installer dans ce cocon ouaté fait son petit effet, en ayant le sentiment justifié de prendre place dans une auto d'exception. Bien sûr, de multiples écrans remplacent les traditionnels compteurs, et la présence de fauteuils en cuir à motifs en losange viennent rehausser cette impression, tandis que le carbone s'invite en force sur tous les placages. Et au démarrage, on a droit à un petit cérémonial fort agréable. La voiture semble prendre vie, les divers écrans tactiles noirs s'allumant, tandis que les aérateurs encastrés dans la planche de bord apparaissent soudain en basculants, en position ouverte pour activer la ventilation. Sage précaution, car en ordre de marche, cette sulfureuse S8 sait vite faire monter la température...



➤ Cette S8 ose quelques avant-premières, comme une suspension pneumatique « intelligente », mais aussi proposer ses services en version longue « L » de 5m30 pour séduire les chinois. A quand une déclinaison « RS » et une version break Avant ?



➤ Fidèle à sa réputation, la S8 combine luxe, confort et performances incroyables, le 0 à 100 km/h étant ici effacé en... 3,8 secondes !

Un TGV de la route

Dire que la transmission intégrale quattro est d'office du voyage, c'est un peu comme si on se risquait à préciser que ce fleuron de la gamme Audi dispose de série des vitres et des rétros électriques ! Au-delà de cette banalité, et plutôt que d'énumérer la dotation de série, ce qui réclamerait presque d'édition un hors-série, il convient surtout de souligner tout ce qu'Audi a fait pour rendre la conduite encore plus sûre et dynamique. Ainsi, notons la présence de 4 roues directrices, gages d'une maniabilité surprenante dans les parkings étroits et offrant de surcroit une agilité étonnante sur une route sinueuse, digne d'une sportive compacte dans les virages, avec un arrière qui enroule véritablement l'obstacle. Mais la S8 va plus loin en recevant un différentiel arrière actif répartissant indépendamment le couple sur chaque roue.

Et pour renforcer cet arsenal technologique, la S8 propose pour la première fois une suspension active prédictive avec un contrôle du roulis, permettant de virer à plat dans les virages, quitte à transformer la voiture en centrifugeuse. La voiture semble « lire » en direct la route (ce qu'elle fait d'ailleurs via une caméra intégrée au rétroviseur intérieur), et en fonction de votre vitesse, va elle tarer automatiquement et indépendamment chaque amortisseur pour offrir le meilleur compromis entre sport et confort. Un miracle que l'on doit à des actionneurs électromécaniques agissant sur chaque roue, sur une large plage de 85 mm. A l'usage, dire que c'est convaincant serait inexact : c'est plutôt... bluffant. Car en présentant la voiture face à un ralentisseur, celle-ci anticipe et « boit » totalement l'obstacle, au point de ne rien sentir !

Le plus gros problème, c'est qu'au volant d'un tel TGV de la route, on est tellement coupé du monde extérieur que l'on roule toujours 20 ou 30 bornes minimum au-dessus des limitations de vitesse, et ce, en toute décontraction. A la décharge du conducteur, la S8 est un monstre d'efficacité. Elle est en effet véritablement au-dessus de la mêlée, donnant au conducteur un sentiment souvent justifié de pouvoir « surconduire », cette auto capable de repousser les lois de la physique autorisant bien des audaces. Avec elle, un conducteur lambda devient, comme par magie, presque un bon pilote, tant elle pardonne beaucoup. C'est le cas à l'accélération, les pertes de motricité étant inexistantes, malgré des temps de GT (0 à 100 km/h en 3,8 sec). Mais c'est aussi valable dans les virages, en restant verrouillée au sol tout en contenant le roulis, ou même au freinage, en donnant l'impression de « jeter l'ancre » avec ses énormes disques en carbone-céramique. Là encore, la suspension pneumatique prédictive fait des prouesses, en corrigeant sans cesse l'assiette. Ainsi, elle réduit de 3° la gîte dans les virages, mais aussi le cabrage à l'accélération et la plongée au freinage. Et la plus belle performance de cette limousine surmotorisée est d'accepter sans broncher d'être maltraitée, et de pouvoir recommencer cet exercice à la demande !

L'avis d'Avus

Les goûts et les couleurs, en principe, ça ne se discute pas, mais de notre point de vue, le plus gros défaut de cette excellente voiture sachant se montrer autant sûre, performante que confortable, est son physique peu élégant, moins en tous cas que celui d'une Bentley Flying Spur par exemple, avec laquelle elle partage d'ailleurs le même V8. C'est un détail fâcheux, car la S8 coûte à minima 155 000 €, une somme qui fait tousser à laquelle il faudra rajouter dans notre beau pays 12 500 € de malus, mais aussi depuis 2018 la surtaxe visant les grosses cylindrées, ceci n'incluant pas, bien sûr, le coût d'une carte grise que l'on devine élevé. Du coup, à moins d'être fortuné et très motivé pour s'offrir cette S8, on devine aisément que l'essentiel des rares exemplaires vendus en France seront immatriculés par quelques professions libérales en tant que véhicule de société. Bonne pioche, car cette incroyable S8 est assurement plus sympa à l'usage qu'un Kangoo !



TECHNIQUE

Audi S8 « 2020 »



Présentation intérieure
Performances d'un autre
monde
Efficacité diabolique
Confort, agrément de conduite



Ligne trop classique
Encombrement
Prix indigent
Pousse au crime !

Moteur | 8 cylindres en V, biturbo, 3996 cm³

Puissance maxi (ch à tr./mn) | 571 à 6000

Couple maxi (Nm à tr./mn) | 800 de 2000 à 4500

Transmission | aux 4 roues (quattro), boîte Tiptronic à 8 rapports

Freins | Disques ventilés, étriers à 10 pistons (AV et AR)

Dimensions l. x l. x h (m) | 5,17 / 1,95 / 1,47

Poids (kg) | 2305

Volume du coffre (litres) | 505

Pneus AV / AR | 265/35 R21

Vitesse maxi (km/h) | 250 (autolimitée)

0 à 100 km/h (sec) | 3,8

Émissions CO₂ (g/km) | 260



Guide d'achat

ABS : Ce sigle barbare, que l'on peut traduire par Anti Blocage Système, agit automatiquement sur les freins afin d'éviter, comme son nom l'indique, de bloquer les roues. Contrairement aux idées reçues, il rallonge les distances de freinage, mais il donne en contrepartie l'énorme avantage de conserver un pouvoir directeur. Un dispositif de sécurité active très utile, généralisé sur toutes les Audi !

ASF : Ce terme, signifiant « Audi Space Frame », désigne les Audi équipées d'une structure et d'une carrosserie tout en aluminium, comme la somptueuse limousine A8. Une technologie d'avant-garde, permettant de gagner en poids et en rigidité, initiée en 1993 sur un concept-car baptisé... ASF !

EBD : Il s'agit de « l'Electronic Brakeforce Distribution » ou répartiteur électronique de freinage en bon français. Ce système, couplé à la gestion électronique de l'ABS, permet de répartir idéalement la puissance du freinage entre les 2 essieux, et ce, indépendamment de la charge. Un dispositif permettant d'éviter de bloquer les roues arrière en cas de gros freinage, phénomène naturel puisque dans ce cas le train arrière se délest.

ESP : Baptisé « Electronic Stability Program » en anglais, ce système est tout simplement le fameux contrôle de stabilité électronique. Concrètement il va, via des capteurs placés sur les roues, analyser en temps réel votre conduite et détecter une amorce de sur-virage (ou de sous-virage), ce qui va provoquer le relâchement de la roue « fautive » à votre place. Un système antipont et castrateur, mais heureusement déconnectable... et appréciable sur chaussée humide.

Audi pre-sense : Système de sécurité Audi travaillant en coopération avec les différents dispositifs d'assistance à la conduite (ESP, régulateur de vitesse adaptatif, Audi braking guard...). Trois variantes sont disponibles, la plus évoluée portant, en cas de collision imminente, automatiquement le freinage à 5ms/seconde, tout en tendant à fond les ceintures.

Audi drive select : Système permettant de paramétrier « à la carte » sa voiture. Ce dispositif intervient (selon modèle) sur la hauteur de caisse (si suspension pneumatique), mais aussi sur la gestion de la direction, de la boîte et du moteur.

AU : L'amplificateur de freinage (nommé « BAS » chez Audi) va réaliser à votre place un freinage dégressif (et non progressif !), en situation d'urgence (détection faite au niveau de la pression exercée sur la pédale). Cette super-assistance augmente la pression dans le circuit de freinage, et déclenche généralement conjointement l'allumage des feux de détresse. Attention toutefois : il vous faudra encore garder les mains sur le volant !

Elles sont toutes là ! De l'A1 au Q8, en passant par les sportives A5, TT et R8, sans oublier les récents Q3. Voici un panorama complet des Audi disponibles sur le marché, avec un commentaire sur chaque modèle pour faire le bon choix. Vous trouverez aussi leur fourchette de prix, en essence et en diesel, mais aussi notre version préférée (en excluant les versions S et RS, forcément au top). Ce guide d'achat est complété par un lexique pratique, pour que chacun puisse s'y retrouver au milieu d'un jargon technique parfois difficile à appréhender. Bien entendu, Avus remettra à jour ce guide à chaque numéro, si l'actualité l'exige. Bonne lecture... et bon achat !

La rédaction

Audi A1



Génération précédente : 2011 à 2018

Modèle actuel : lancement en décembre 2018

Restylage : non effectué

Prix : de 20 000 à 32 900 € hors option

Gamma essence : 3 cyl. 1.0 TFSI 90 et 116 ch, 4 cyl.

1.5 TFSI 150 ch et 2.0 TFSI 200 ch

Gamma diesel : aucun diesel

Avec la première A1, déclinée en 3 et 5 portes, Audi est parvenu à faireoublier l'échec de l'A2. Ce second opus, doté d'un style plus viril, ne sera en revanche disponible qu'en Sportback. Grâce à une longueur accrue (4m03), l'A1 devient enfin spacieuse au niveau des places arrière et du coffre. Elle a aussi « tout d'une grande » sur le

plan technologique, puisque son intérieur, toujours aussi rigoureux mais plus « fun » en apparence grâce à des inserts colorés, gagne sur les versions hautes le cockpit virtuel et un grand écran tactile. Sûre de son pouvoir de séduction, la nouvelle A1 prend le risque de se priver de diesel... pour l'instant.

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE

L'A1 commence à élargir sa gamme, avec la modeste 25 TFSI (1.0 de 95 ch), pour proposer un premier prix (très théorique) à 20 000 €. Le top restant la sportive 40 TFSI de 200 ch. Mais le meilleur compromis est la 30 TFSI, disposant du 1.0 de 116 ch.

Audi A3



Génération précédente : 2003 à 2012

Modèle actuel : lancement en juin 2012

Restylage : mai 2016

Prix : de 24 960 à 61 500 € hors option

Gamma essence : de 115 à 400 ch

Gamma diesel : de 116 ch à 184 ch

En 20 ans et 3 générations, l'A3 est devenue la berline compacte premium de référence. Déclinée en 3 et 5 portes, mais aussi en cabriolet et même en une élégante et élégante variante berline, l'A3 ratisse large pour séduire. Pour rester « au top », cette 3ème génération s'est

offerte un restylage, discret sur la forme mais important sur le fond, puisque l'habitacle gagne les dernières technologies, dont le cockpit virtuel. Mais sa remplaçante est prévue pour courant 2019, et la variante hybride e-tron a été retirée du catalogue.

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE

Comme pour l'A1, le modeste mais volontaire 3 cylindres TFSI en déclinaison 115 ch en donne beaucoup pour une somme raisonnable.

Audi A4



Génération précédente : 2008 à 2015

Modèle actuel : lancement en septembre 2015

Restylage : juillet 2019

Prix : de 33 600 à 74 500 € hors option

Gamma essence : de 150 à 245 ch

Gamma diesel : de 136 ch à 347 ch (S4)

Pour son premier restylage, Audi n'a pas fait les choses à moitié : l'A4 est transformée ! Nouveaux phares, nouveaux feux mais aussi flancs plus musclés avec des passages de roue bombés donnant une allure plus dynamique à l'A4. L'intérieur est en revanche resté presque identique, excepté la disparition de la molette MMI, au profit

d'un grand écran tactile de 10,1 pouces qui vient en complément du cockpit virtuel. Dotée d'une hybridation de bord légère 12V, l'A4 renouvelle la majorité de ses moteurs, la révolution se faisant du côté de la sportive S4, qui adopte un V6 3.0 TDI de 347 ch ! Dommage que ce restylage soit marqué par des prix encore plus élevés...

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE

Pour nous, ce sera forcément en break, et idéalement en version Allroad, qui offre un confort et une polyvalence accrue, le bon compromis étant en 40 TDI de 190 ch. Autre alternative à retenir, mais indisponible en Allroad, le TDI de 163 ch (35 TDI).

Audi A5



Génération précédente : 2007 à 2016

Modèle actuel : lancement en juin 2016

Restylage : septembre 2019

Prix : de 39 130 à 95 000 € hors option

Gamma essence : de 150 à 450 ch

Gamma diesel : de 150 ch à 272 ch

Bien qu'ièrement dérivée de la nouvelle A4 (plateforme, moteur, intérieur...), l'A5 cultive sa propre personnalité, et reste fidèle sur la forme au chef d'œuvre de Walter De Silva. La famille A5 est désormais au grand complet, avec le coupé, le cabriolet (à capote souple rétractable électriquement) et le coupé-berline Sportback. C'est

cette dernière version qui est la plus facile à vivre, au point de faire de l'A4 à la traditionnelle A4... Enfin, les plus sportifs seront comblés par la RS5 (V6 2.9 biturbo de 450 ch), disponible en coupé et en Sportback.

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE

Si le coupé, très subtilement restylé, est le plus élégant du lot, la sculpturale Sportback séduit presque autant, en gagnant 2 portes de plus et un hayon. C'est assez pour changer la vie et la préférer à la classique A4. En essence comme en diesel, visitez un bloc déclinant 190 ch (4 cylindres 2.0) pour avoir un minimum d'agrément de conduite...

Audi A6



Génération précédente : 2011 à 2018

Modèle actuel : lancement en juin 2018

Restylage : non effectué

Prix : de 47 700 (35 TDI) à 72 200 € (S6) hors option

Gamma essence : 204 et 245 ch (45 TFSI) et 340 ch (55 TFSI)

Gamma diesel : de 163 ch à 349 ch (45 et 56)

Cette A6 type C8 a tout à faire d'une mini-A8, ce qui lui permet de se hisser au sommet de la catégorie. Du moins en terme de liaisons au sol (4 châssis disponibles, roues arrière directrices...) et de technologies embarquées, car pour ce qui est des moteurs, l'offre se concentre sur de nobles V6, d'où des prix élevés. Mais l'A6 commence enfin à élargir son offre vers le bas, en proposant un 4 cylindres

2.0 décliné en diesel de 163 ch (35 TDI) et 204 ch (40 TDI) et en essence de 204 à 245 ch. Bientôt, la gamme sera complétée par une version électrique, sans oublier la sportive déclinante RS de 600 ch, qui viendra épauler la toute nouvelle S6 de 349 ch qui... carbure au diesel !

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE

Ce sera en break Avant, motorisée par le « petit » 4 cylindres 2.0 TDI de 204 ch (40 TDI) avec la suspension pilotée. Avec cet ensemble, vous avez déjà une vraie A6, qui offre un dynamisme de conduite supérieur aux versions équipées des V6 TDI et de la suspension pneumatique, plus confortables, mais aussi plus lourdes et pataude.

Audi A7 Sportback

Génération précédente : 2012 à 2018

Modèle actuel : lancement en mai 2018

Restylage : non effectué

Prix : de 73 000 à 94 700 € hors option

Gamme essence : V6 3.0 TFSI 340 ch

Gamme diesel : V6 3.0 TDI 286 ch, S7 (349 ch)

Ce que cette seconde génération d'A7 a perdu en sobriété, elle l'a gagné en muscles, avec une ligne bien plus aggressive. Ce qui mettra tout le monde d'accord est le traitement high-tech de son cockpit, mais aussi le plaisir de conduite offert, y compris avec les TDI, le

feuilles étant décliné en S7. Un « must » pour voyager vite et loin... à condition d'avoir les moyens !

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE

Quitte à jouer la carte du luxe et de la différence, autant prendre un moteur en rapport... sauf qu'il faudra patienter quelques mois encore, pour repartir au volant d'une sportive version RS. Pour l'heure, la S7 TDI offre le meilleur rapport prix-plaisir, l'inédite S7 de 349 ch carburant au diesel restant bien plus chère. La très sportive RS7 est en approche !

Audi A8

Génération précédente : 2010 à 2017

Modèle actuel : lancement en octobre 2017

Restylage : non effectué

Prix : de 92 600 à 97 700 € hors option

Gamme essence : V6 3.0 TFSI 340 ch, S8 571 ch.

Gamme diesel : V6 3.0 TDI 286 ch

Depuis 4 générations, l'A8 est la vitrine technologique d'Audi. Cette ultime mouture ne déroge pas à la règle. Comme ses devancières, elle est construite tout en aluminium et apporte son lot d'innovations, que l'on retrouvera progressivement, dans les années à venir,

sur le reste de la gamme. C'est le cas de la conduite semi-autonome (généralisée dès 2020), mais aussi de son tableau de bord du futur, dépourvu de boutons. Ici, ce qui donne des boutons, ce sont les prix, à la hauteur du prestige de ce vaisseau amiral !

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE :

Bien sûr, outre l'incroyable S8, qui est forcément la plus dynamique de sa catégorie avec son V8 volcanique et sa suspension active, une « simple » 50 TDI de 286 ch fera notre bonheur.

Audi Q2

Génération précédente : nouveau modèle

Modèle actuel : lancement juillet 2016

Restylage : non effectué

Prix : de 25 420 à 50 900 € hors option

Gamme essence : de 116 à 300 ch

Gamme diesel : de 110 ch à 190 ch

Bien décidé à ne laisser seul la Mini Countryman sur le marché des SUV urbains premiums, Audi lui oppose le Q2, un concentré des valeurs de la marque. Très compact (4m19), ce 4x4 de ville adopte la calandre tridimensionnelle chère aux SUV Audi, mais le style de l'arrière se démarque des autres productions aux Annexes, en adoptant des

feux rectangulaires ! Le Q2 ne manque pas d'atouts, et il a même « tout une grande » transmission quattro, cockpit virtuel... à condition d'y mettre le prix. Bien doté et motorisé, son tarif peut vite dépasser les 45 000 €, ce qui est, de notre point de vue, trop cher paye.

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE :

Un SUV étant par nature plus haut et lourd qu'une traditionnelle berline, oubliez les moteurs d'entrée de gamme, à peine en charge hors des villes. En essence, comme en diesel, le minimum syndical est au moins 150 ch, les 190 ch des « haut de gamme » n'étant pas de tout repos. A noter : le SQ2 de 300 ch est désormais disponible !

Audi Q3

Génération précédente : 2011 à 2018

Modèle actuel : lancement en octobre 2018

Restylage : non effectué

Prix : de 33 670 à 46 700 € hors option

Gamme essence : de 150 à 230 ch

Gamme diesel : 150 ch

Le premier Q3 est arrivé au bon moment et a visé juste en misant sur un style sympa et une qualité premium. Mais son habitabilité et son confort mesurés pouvaient décevoir sur un SUV. Ce second opus devrait rouler vers le succès,

car non seulement son design est vraiment séduisant, mais il corrige tous les points faibles de son prédecesseur. Et d'une façon tellement probante, que le Q3 Mk2 peut rivaliser avec le Q5.

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE :

Le nouveau Q3 conservant vraiment une fibre familiale avec son grand coffre et son intérieur modulable, optez pour un bloc volontaire délivrant 190 ch. C'est le cas de l'actuel 40 TFSI (à partir de 44 000 €), mais un 2.0 TDI forcément plus sobre, de même puissance, est annoncé pour bientôt.

Audi Q3 Sportback

Génération précédente : nouveau modèle

Modèle actuel : lancement octobre 2019

Restylage : non effectué

Prix : de 37 330 à 53 560 € hors option

Gamme essence : 1.5 TFSI 150 ch et 2.0 TFSI 230 ch

Gamme diesel : 2.0 TDI 150 ch

Pour répondre aux BMW X4 et autres Mercedes GLC Coupé, Audi utilise les mêmes artifices en déclinant pour la première fois son talentueux nouveau Q3 en un coupé. Un tour de passe-passe réussi grâce à la greffe d'un toit se fondant dans un hayon plus incliné, donnant un aspect plus fuyant à la voiture. Bien plus dynamique d'aspect,

ce dérivé baptisé Sportback conserve quasiment tous les aspects pratiques du Q3 normal, sans renier son confort. En clair, ce SUV « stylé » offre le meilleur des deux mondes...

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE :

A moins de vouloir jouer la carte des économies, et donc d'opter pour le diesel qui reste, de loin, le plus frugal à l'usage (une finition Business line est d'ailleurs réservée aux entreprises !), nous préférions prendre un moteur volontaire, en rapport avec cette plastique sportive. En attendant la variante RS, ce sera donc le 2.0 de 230 ch (45 TFSI), avec la belle finition S line...

Audi Q5

Génération précédente : octobre 2008

Modèle actuel : lancement à la mi-2017

Restylage : non effectué

Prix : de 40 750 à 75 000 € hors option

Gamme essence : de 252 à 354 ch

Gamme diesel : de 150 ch à 347 ch

Ni trop gros, ni trop petit, le Q5 est la parfaite synthèse de ce que l'on attend d'un SUV. Le premier opus a été un vrai succès international, en étant diffusé à 1,6 million d'exemplaires dans le monde ! Charge à cette seconde mouture de faire aussi bien. Elle s'en donne les moyens, en préservant ce style sobre et de bon goût,

mais en relevant le curseur au niveau des technologies embarquées. Outre le cockpit virtuel, le Q5 + 2 « propose » pas moins de 4 suspensions (classique, sport, pilotée et pneumatique), mais aussi des raffinements comme le différentiel sport ou le hayon motorisé. Assurément une valeur sûre de la catégorie...

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE :

Le Q5 n'est pas vraiment un poids plume, surtout s'il est bien équipé. Le TDI de 190 ch s'impose pour son homogénéité... à moins d'être fortuné et d'opter pour le nouveau SQ5 TDI de 347 ch !



Audi
Bauer Paris

Audi Bauer Paris Wagram
01 42 12 30 00

Audi Bauer Paris Nanterre
01 85 76 30 00

contact@bauerparis.fr

Audi Bauer Paris Saint-Ouen
01 49 18 30 00

Bauer Paris Saint-Witz
01 85 73 30 00

Audi Bauer Paris Roissy
01 85 74 30 00

www.bauerparis.fr

Autobloquant : Présent sur de nombreux modèles sportifs, ce système mécanique (ou totalement électronique comme sur les Audi), évite que la roue intérieure au virage ne patine. De ce fait, il n'y a pas de perte d'adhérence, d'où un gain d'efficacité. Chez Audi, il est baptisé EDS (pour Electronic Differential System).

Avis : Ancien circuit berlinois en briques, avec des pentes quasi verticales, qui fit la gloire des flèches d'argent (Auto Union et Mercedes). Avis signifie « Automobil Verkars- und Übung-Strasse », ce qui veut dire « Piste d'Essais pour Automobiles ». En 1919, Audi dévoila un superbe concept-car représentant ce nom (Avis quattro), et désormais, « Avis » se pose comme la finition haut de gamme des modèles les plus prestigieux (A6, A7 Sportback, A8, Q5 et Q7).

Audi cockpit virtual : Inauguré par la troisième génération de TT, et depuis généralisé sur la gamme, cet affichage révolutionnaire, qui remplace les traditionnels compteurs, est semblable à un pavé numérique à très haute définition. L'écran TFT de 12,3 pouces, parfaitement lisible, change de configuration selon les priorités du conducteur (compteurs, carte du GPS, ordinateur de bord...).

Suspension pilotée : Souvent proposée en option chez Audi (sous le nom de « Adaptive Air Suspension »), la suspension pilotée permet d'ajuster électroniquement, en fonction de votre vitesse, mais aussi de votre charge et même de l'état de la chaussée, le tirage des suspensions (plus ou moins fermes). Les prises de roues sont atténues, les qualités dynamiques renforcées, et le confort préservé (sauf en mode « sport »).

quattro : Ce nom explicite, signifiant « 4 en 1 en italien, est depuis 30 ans d'efficacité par tout temps sur les Audi sportives. Il s'agit d'une transmission intégrale, faisant appel à deux types distincts de coupleur selon la disposition du moteur. Il est à viscooupleur Haldex (pour les blocs transversaux), c'est-à-dire avec un autobloquant multidisque à bain d'huile, piloté par calculateur électronique. Pour les moteurs longitudinaux, le différentiel est mécanique (de type Torsen), entraînant les roues arrière de manière proportionnelle par rapport au patinage (ou grip) des roues avant.

quattro GmbH : Filiale à 100% d'Audi AG, la société quattro GmbH assure le développement des modèles sportifs griffés « RS ». La fabrication des objets « Audi Collection » et l'réalisation du sur-mesure pour les clients les plus exigeants (Audi exclusive). Depuis 2018, c'est le département Audi sport qui assure ces missions.

MMI : Ensemble multimédia embarqué dans les Audi de dernière génération, centralisant toutes les commandes via une molette (navigation, radio, répertoire, DVD, téléphone...). Il peut être de type « 3G+ », comme sur la nouvelle A8, avec des fonctions inédites et évoluées comme un écran tactile, semblable à celui d'un i-phone.

Multitronic : Ce terme désigne la boîte automatique que propose Audi (de type CVT, à variateur continu). Une boîte se distinguant par sa douceur (offrant désormais jusqu'à 8 rapports), auto-adaptative (réfrigération automatique au levier de pied), et dotée d'un mode séquentiel. A ne pas confondre avec la boîte S-tronic, elle aussi disponible chez Audi (voir ci-dessous), mais bien plus dynamique.

Matrix led

Après l'éclairage à led, inauguré sur l'actuelle A4, Audi a développé pour l'A8 les Matrix led. Il s'agit d'optiques composées de grilles de diodes, qui diffusent un éclairage séquentiel en fonction du trafic, pour optimiser le faiseuse sans éblouir les autres usagers. Cette technologie, développée en compétition (R18 e-tron quattro), est appliquée à se généraliser (sur TT, A6, A7...), en complément de l'éclairage « laser », encore plus performant.

RS : Sigle magique voulant dire « Renn Sport », c'est-à-dire « Sport et Course ». Il est dédié aux versions de pointe du constructeur (RS 03, RS3, RS4, RS5, RS6, RS7, TT RS), développées par la filiale quattro GmbH, rebaptisée « Audi sport ».

Predictive Road Data : Apparu sur la dernière A8, ce système révolutionnaire permet à la voiture, via le GPS, de se repérer très précisément. Elle peut ainsi s'adapter automatiquement au tracé de la route et anticiper d'elle-même en agissant sur l'éclairage adaptatif, le cruise control ou la transmission. En clair, si vous faut encore tenir le volant, Big Brother devient votre copilote !

S-tronic : Il s'agit du nom donné à la boîte double embrayage d'Audi (baptisée DSG chez VW, pour Direct Shift Gearbox). Assez rapide d'exécution, et sans le moindre à-coup, cette boîte à 7 rapports (désormais) se caractérise par l'absence de rupture de couple entre deux rapports, en présélectionnant une vitesse avant son passage. Imparable !

R tronic : Ce nom désigne la boîte robotisée d'Audi, présente notamment sur la fabuleuse R8 de première génération. Il s'agit d'une boîte mécanique dont l'embrayage et le passage des vitesses sont commandés par des vérins, pilotés électriquement. À l'usage, cette boîte à 6 rapports est séduisante, mais elle reste un ton en dessous de celle proposée par Ferrari (boîte F1), à la fois plus réactive encore... et plus douce !

FSI : Ce sigle voulant dire « Fuel Stratified Injection » caractérise tous les blocs à injection directe d'essence du groupe Volkswagen (Audi compris). Ce moteur à charge stratifiée permet une combustion optimale, et donc une moindre consommation... sans nuire aux performances ! La présence d'un « T » devant (TFSI) signifie qu'il y a, en plus, un turbo.



Bienvenue à bord

Audi Bauer Paris Roissy

Autoroute A1 - Sortie Aéropôle

ACTUS

Génération précédente : avril 2006
Modèle actuel : lancement en juin 2015
Restylage : juillet 2019
Prix : de 62 000 à 109 550 € hors option
Gamme essence : -
Gamme diesel : de 218 ch à 435 ch

Bien que lourd sur le plan du style... et sur la balance, ce Q7 de seconde génération est en revanche un modèle de dynamisme dès que la route se fait sinuose, en particulier avec les roues arrière directrices. Au moment où nous écrivons ces lignes, le Q7 se présente sous un nouveau jour, bien plus avenant en bénéficiant d'un gros

restylage. L'inspiration provient du Q8, et l'intérieur fait sa révolution numérique, en étant bardé d'écrans. Autant dire que si vous voulez le modèle actuel, il va falloir se dépêcher... et bien négocier les prix !

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE :

Nous ironis sur le côté des extrêmes, le « petit » 3.0 V6 TDI d'entrée de gamme (218 ch) étant très suffisant au quotidien, grâce à un couple important disponible dès les plus bas régime. A contrario, l'incrovable SQ7, sans concurrence directe, se pose comme un cas à part dans la catégorie... mais la facture explose !

Génération précédente : nouveau modèle
Modèle actuel : lancement en octobre 2018
Restylage : non effectué
Prix : de 78 300 à 100 800 €
Gamme essence : 55 TFSI (V6 340 ch)
Gamme diesel : 45 TDI (231 ch) et 50 TDI (340 ch)

Avec l'édit Q8, Audi répond de belle manière aux BMW X6 et Mercedes GLE Coupé. Bien qu'étroitement dérivé du Q7, le Q8 a le bon goût de cultiver son propre style, à la fois dynamique et agressif. Mais il n'oublie pas pour autant de soigner ses aspects pratiques, comme

Génération précédente : 2006 à 2014
Modèle actuel : lancement en septembre 2014 (coupe), avril (roadster)
Restylage : juillet 2018
Prix : de 41 200 à 65 900 €
Gamme essence : de 197 (40 TFSI) à 400 ch (TT RS)
Gamme diesel : 55 dispo

Le TT est une auto iconique, qui a donné à Audi sa dimension de constructeur de voitures « design ». Toujours aussi tendance sur le plan du style, cette 3ème génération renoue avec le style fondamental de la première mouture, apparue voilà 20 ans. Subtilement restylé en juillet 2018,

en témoign sa banquette coulissante et son grand coffre. L'intérieur, résolument high-tech, doit beaucoup à la limousine A8. Ce summum des grands SUV sportifs n'a qu'un seul défaut : des prix en rapport, qui vont encore flamber avec l'arrivée des dérivés S et RS... .

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE :

Faut d'voir pour essayer les autres versions annoncées, notre choix se limitera par défaut au 50 TDI. Cela étant, il y a fort à parier que le meilleur rapport prix-préstations tienne à l'avantage de la variante de 231 ch...

Génération précédente : 2006 - 2015
Modèle actuel : lancement en septembre 2015, Spyder en décembre 2016
Restylage : janvier 2019
Prix : de 144 000 à 224 000 € hors option
Gamme essence : de 570 à 620 ch
Gamme diesel : -

Après une carrière honorable (27 000 unités vendues en 9 ans), la première supercar Audi passe la main à une seconde génération. Sur le plan du style, pas de révolution, mais techniquement, ce second opus pousse le curseur bien plus haut ! Équipé du cockpit virtuel (et de phares laser en option), cette R8 déclinée en coupé ou Spyder, fraîchement restylée pour plus d'agressivité, adopte la structure en aluminium de sa cousine

Lamborghini Huracan. Côté moteur, elle commence très fort, avec en ticket d'entrée un V10 5.2 de 570 ch, disponible désormais en simple propulsion (RWS). Comme toujours, la variante « Performance » coiffé la gamme du haut de ses 620 ch. Voilà qui en fait l'Audi de la plus puissante et la plus rapide jamais produite. Et la plus chère aussi...

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE :

Il y a un vrai « gap » en terme de prix entre une V10 « base » et la « Performance », mais cela est justifié. Honnêtement, la version de 570 ch suffit à l'usage, et les puristes du pilotage apprécieront de pouvoir la conduire depuis peu en version RWS, c'est-à-dire en propulsion. Reste qu'à ce niveau de prix, on trouve aussi bien des blasons plus prestigieux...

Génération précédente : -
Modèle actuel : lancement en avril 2019
Restylage : -
Prix : de 82 600 à 107 140 € hors bonus de 6000 €
Gamme essence : -
Gamme diesel : -

Contraint et forcé par les technocrates de Bruxelles qui sortent d'un chapeau des normes intenables à respecter dès 2021, Audi se lance à son tour dans le virage de l'électrique. Et la route à parcourir promet d'être longue et sinuose ! Car cet élégant SUV cultive les paradoxes. C'est une routière, sauf son autonomie sur autoroute

n'exclut pas les 250 km. Il est gros et habitable, mais son royaume est plutôt la ville, où il se déplace en silence sans émettre le moindre gramme de CO2. En l'état actuel de la technologie, le très cher e-tron quatre aura du mal à percer tant qu'il trouvera sur la route des engins plus performants, tant sur le plan de l'autonomie, que du temps de recharge. Comme les traditionnels A6 Allroad ou Q8 TDI par exemple !

NOTRE VERSION PRÉFÉRÉE :

Aucune !

Audi Bauer Paris Roissy, un lieu d'excellence de 5 000 m² où vous retrouverez tout l'univers Audi dont des services exclusifs Airport.

- Toute la gamme Audi dont e-tron
- Audi Sport Store :
- Distributeur et Réparateur Agréé R8
- Atelier Audi Service
- avec 3 Audi Accueil Diagnostic
- 4 Espaces Audi Occasion +plus
- Service de location courte durée Audi rent
- Audi Fleet Solutions
- Magasin Pièces et Accessoires
- Boutique Audi Shop
- Bauer Paris Conciergerie

... Et prochainement Audi Service Airport et Audi Service Station

1, rue des Marguilliers - 95700 Roissy-en-France
 01 85 74 30 00

contact@bauerparis.fr
 www.bauerparis.fr

combien ça cote ?

Modèle	Cote	Tendance
Audi 60 & 75 (1965-1972)	4 000 €	→
Audi Super 90 (1966-1971)	6 500 €	→
Audi 100 Type « C1 » (1968 - 1976)	3 000 €	→
Audi 100 Coach Type « CI » (1968-1976)	5 500 €	→
Audi 100S Coupé (1969-1976)	30 000 €	→
Audi 80 Type « B1 » (1972-1978)	4 000 € (12 000 € pour GT)	→
Audi 50 (1974-1978)	7 000 €	→
Audi 100 Type « C2 » (1976-1982)	3 000 €	→
Audi 80 Type « B2 » (1978-1986)	2 500 € (15 000 € pour rare quattro)	→
Audi 200 ST (1979-1982)	7 000 €	→
Audi Ur quattro 10V 200 ch Type « WR » (1980-1986)	60 000 €	↗
Audi Sport quattro 306 ch (1984-1986)	350 000 €	↗
Audi Ur quattro 10v Type « MB » 200 ch (1987-1989)	55 000 €	↗
Audi Ur quattro 20v Type « RR » 220 ch (1990-1991)	70 000 €	↗
Audi Coupé GT (1980-1987)	5 000 € (6 000 € pour quattro)	↗
Audi 100 Type « C3 » (1982-1991)	2 000 € (3 000 € pour break Avant)	→
Audi 200 (1984-1991)	1 500 € (10v) à 5 000 € (quattro 20v)	→

Méconnues ou délaissées, adulées ou recherchées, les anciennes Audi ne sont pas logées à la même enseigne. Avus a malgré tout dressé une cotation des Audi « vintage » commercialisées à partir de 1965, mais aussi celles des futurs collectors, qui seront plébiscités demain (RS2, RS4, S3...). Nous nous sommes basés sur les transactions actuelles du marché et avons volontairement écarté les modèles courants, dits « d'occasion » (A4, A6...). Le prix donné, à titre purement indicatif, concerne un exemplaire en état irréprochable, conforme à l'origine. Sa valeur peut légèrement varier selon le niveau d'équipement et le kilométrage...

Modèle	Cote	Tendance
Audi 80 & 90 Type « B3 » (1986-1991)	2 000 € à 6 000 € (quattro 20v)	→
Audi Coupé (1988-1996)	3 000 € (2.3) à 12 000 € (S2, 230 ch)	→
Audi V8 Type « DI » (1988-1993)	4 000 € (8 000 € pour V8 L)	↘
Audi 100 Type « C4 » (1990-1994)	2 000 € (7 000 € pour S4)	→
Audi S6 Plus (1997)	12 000 € (15 000 € en bleu Nogaro).	→
Audi Cabriolet « B3 » (1991-2000)	10 000 € (2.8)	→
Audi 80 Type « B4 » (1991-1994)	3 000 € (2.6 V6 quattro)	↘
Audi RS2 (1994-1995)	25 000 € (45 000 € en bleu Nogaro)	→
Audi A8 Type « D2 » (1994-2001)	10 000 € (S8, 340 ch)	↘
Audi S3 Mki (1999-2003)	13 000 € (225 ch)	↘
Audi RS4 380 ch (2000-2002)	30 000 €	→
Audi TT Mki (1998-2005)	de 5 000 à 16 000 € (V6 quattro)	→
Audi R56 (2002-2005)	15 000 € (berline), 20 000 € (Avant)	↘

Les principaux clubs d'Audi anciennes

Vous avez un problème de pièces, vous êtes à la recherche d'un conseil avisé, d'une information, ou vous êtes l'heureux propriétaire d'une ancienne Audi (ou dérivé) et vous souhaitez adhérer à un club ? Voici la liste (non exhaustive) des principaux clubs d'anciennes Audi présents en France...

Club DKW France
(56 600 Lanester)
Tel : 02 97 05 55 45
Contact : clubdkwfrance@free.fr
Modèles : Toutes DKW et dérivés.
L'Amical Auto Union France
(75 011 Paris)
Tel : 01 43 38 32 34
Modèles : Toutes DKW et dérivés.
Club NSU France
(21 800 Sennecey-les-Dijon)
Tel : 03 80 47 03 84
Modèles : Toutes NSU et dérivés.

Roc Racing Historic
(78 000 Versailles)
Tel : 01 39 53 27 10
Contact : www.roc-racing-historic.fr
Modèles : Toutes Audi sportives vintage et compétition
Clan TT
(78 640 Villiers St Frédéric)
Tel : 06 25 75 81 77
Contact : info@clan-tt.com
Modèles : TT de toutes les générations



RS6 Avant V8 4.0 TFSI 560 ch quattro tiptronic 8
05/15, 98 950 km, Pack cuir Audi Exclusive, (contenu 2), Pack Dynamique +, échap.Sport, pavillon alcantara, Audi pre-sens+, parkassist.
79 900 €



TT Roadster S line 1.8 TFSI 180 ch S tronic
05/17, 32 500 km, cuir Nappa/tissu gris, Pack ext S line, Pack esthétique noir, châssis Sport S line, MMI navi Plus, **35 900 €**



R8 V10 Plus 5.2 FSI quattro 650 ch S tronic
01/16, 16 800 km, pack cuir étendu noir, surpiqures losanges argent, ciel de pavillon alcantara, Magnetic ride, JA 20", phares laser, échap.Sport, sièges chauffant sélec.Sport, **139 900 €**



S3 cabriolet 2.0 TFSI 310 ch quattro S tronic 7
07/18, 14 800 km, cuir Nappa fin, JA 19", Pack cuir étendu, Pack Assistance, Hold assist..Magnetic Ride, phone box, caméra, **59 900 €**



A6 Allroad Avus Extended 50 TDI 286 ch quattro Tiptronic 8
10/19, 12 500 km, direction intégrale, pack intérieur Allroad, Pack assist. stationnement, phares HD matrix LED, Pavillon Noir, clé confort, PM intégrale, **88 500 €**



Q5 Avus 2.0 TDI 190 ch quattro S tronic 7
06/17, 88 500 km, cuir Milano noir, Sièges Sport, Matrix LED, Audi virtual cockpit, TO pano, pack Navi advanced, volant cuir multi, **39 900 €**



E-Tron 55 Edition One quattro 408 ch
03/19, 7 800 km, Pack options Edition One
85 800 €



A4 S line 2.0 TDI 150ch S tronic
07/17, 24 400 km, JA 19" RS, MMI navigation plus, Pack S line, Volant méplat multifonctions, Feux Assistés, augmentation capacité réservoir
31 900 €



Audi Occasion :plus

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur Audi.fr/occasions

Lemauviel Exclusive

Z.A les Neuviillères – 14500 Vire – Tél. 02 31 59 25 75
Contact : David Schwartz – Mob. 06 78 74 33 95



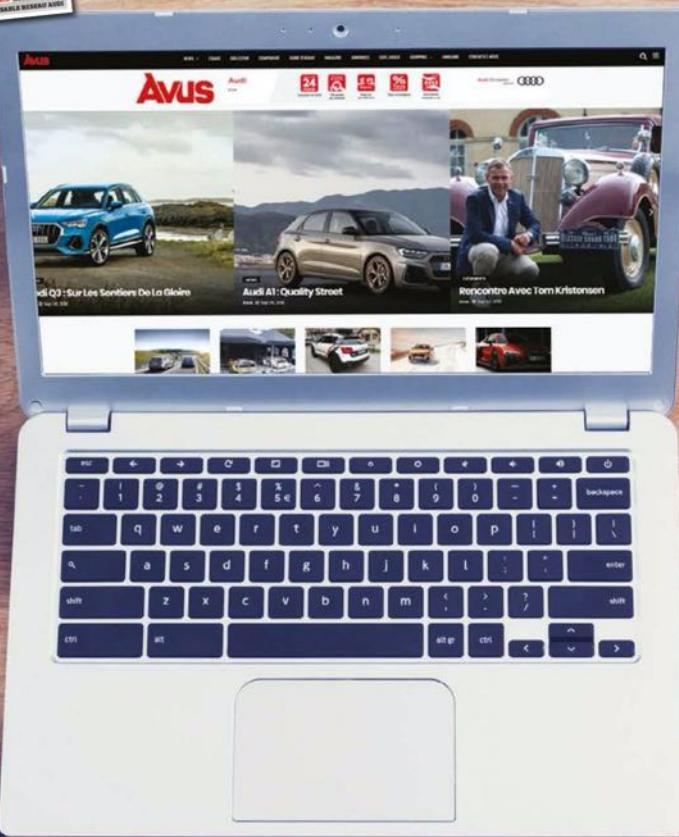
www.lemauviel.com





Tous nos articles sur www.avus.fr

Retrouvez en avant-première les nouveaux articles et consultez toutes les anciennes publications.



www.avus.fr
Disponible sur PC - Mobile - Tablette

NOUVEAU
SITE INTERNET



**Et si l'Audi de vos rêves
n'était pas une voiture neuve ?**

Nouvelle Audi R8.

Audi Occasion :plus
Entrez dans l'univers Audi.

Acheter un modèle Audi Occasion :plus c'est acquérir une Audi couverte par une garantie constructeur 24 mois équivalente à celle d'un véhicule neuf. Profitez dès maintenant d'un large choix de véhicules qui bénéficient de toute l'expertise Audi au travers de 110 points de contrôle et d'une assistance 24h/24, 7j/7.



Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur Audi.fr/occasions

Volkswagen Group France S.A. – RCS Soissons 832 277 370. Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Gamme Audi R8: consommation NEDC en cycle mixte (l/100km) : 11,4 - 12,6. Rejets de CO2 (g/km) : 272 - 292.
Valeurs au 07/12/2017 susceptibles d'évoluer à la hausse. Pour plus d'informations, contactez votre Partenaire.



www.aliantis.com

Aliantis Trocadéro
76 rue de Longchamp
75 Paris 16
Tél. 01 56 26 12 20

Aliantis St-Germain
1 place Guynemer
78 St-Germain-en Laye
Tél. 01 39 21 50 50

Aliantis Chambourcy
37 route de Mantes
78 Chambourcy
Tél. 01 30 65 50 50

Espace Paris Sud
93 Avenue du Général de Gaulle
RN7 - 91 Viry-Châtillon
Tél. 01 69 21 06 91

Aliantis Montrouge
75 avenue Aristide Briand
92 Montrouge
Tél. 01 46 57 78 78