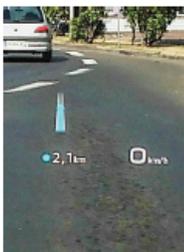


# AUDI Q5

## 4 ANNEAUX, 5 ÉTOILES

Chez Audi, forcément, on évoque à demi-mot le fait que le nouveau Q5 a de nombreux points communs avec le Porsche Macan. À demi-mot, parce que les deux marques appartiennent au même groupe allemand mais sont importées à La Réunion par deux groupes concurrents ! Les deux véhicules sont en fait assez différents.

Texte et photos © Ignace de Witte



L'affichage tête haute est un dispositif qui projette directement dans le champ de vision du conducteur toutes les informations utiles à la conduite des informations importantes pour la conduite (vitesse, instructions de navigation).

Il ne vous a pas échappé qu'aux 24 Heures du Mans, le retour des Porsche officielles (vainqueur des deux dernières éditions) coïncide avec le fait qu'Audi s'est retirée : chaque marque se positionne au sein du groupe de façon à ne pas faire doublon. C'est ainsi que le nouvel Audi Q5 et le Porsche Macan, bien que partageant la même plateforme "MLB evo", ne visent pas exactement la même clientèle.

Un pilote professionnel qui a testé les deux véhicules nous a avoué qu'en conduite sportive, sur piste donc, le Macan était sans doute mieux armé, en raison de son châssis, réglé pour une conduite plus sportive. Le Q5 est donc, a priori, un SUV à vocation plus familiale, du moins dans sa version de base.

Au premier regard, pour un néophyte, le nouveau Q5, présenté au dernier Mondial de Paris (septembre 2016), ne semble pas avoir beaucoup évolué esthétiquement par rapport à la première génération. On remarque surtout la nouvelle calandre à bord massif, qui rejoint maintenant les blocs optiques, qui sont plus fins. En fait, le Q5 n'a pas reçu un simple restylage : tout, absolument tout a changé, des jantes aux barres de toit, mais dans la continuité du style propre du véhicule, de sorte qu'on ne se n'aperçoit pas, sauf si on place le

nouveau modèle à côté d'un ancien (qui du coup prend un coup de vieux) !

Au volant par contre, il y a toute une série de points qui ont été améliorés, de façon homogène, et au final, on se trouve avec un véhicule qui a évolué de façon perceptible par rapport à la première génération. Il gagne une 1/2 seconde au 0 à 100 km/h. Le poids tout d'abord : 90 kilos ont été gagnés, grâce à ces fameux aciers haute résistance et l'emploi massif d'éléments en aluminium. L'aérodynamisme ensuite : il est de 0,30, contre 0,33 précédemment. Les ingénieurs d'Ingolstadt ont pour cela travaillé la forme du toit et le sous-assement. Le flux d'air étant mieux maîtrisé, le bruit dans l'habitacle est également atténué. La caisse a également été abaissée de 15mm.

Sous le capot, une nouvelle transmission Quattro encore plus efficace : elle peut même rouler en 2 roues motrices si les conditions d'adhérence le permettent, ce qui joue sur la consommation.

Au lancement à La Réunion, le nouveau Q5 est uniquement disponible avec des moteurs 4 cylindres (pas de 6 cylindres pour le moment) et tous de 2 litres de cylindrée. Ils développent selon la version 163 ou 190 chevaux en diesel et 252 ou 355 chevaux en essence. Il est évident que c'est le TDI de 190 chevaux qui va représenter ■■■



Il faut un temps d'adaptation pour s'approprier toutes les fonctionnalités des nouvelles technologies embarquées...