

# Essai - Volkswagen ID.4 Pro Performance : Électrique de taille moyenne qui trompe les apparences

*Sous ses différentes marques, le groupe Volkswagen diversifie autant que possible son offre électrique. Il s'agit chez VW de proposer un crossover dans le segment C, toujours sur base MEB, il semble tout à fait logique dans la nomenclature établie qu'une grande ID.3 s'appellerait ID.4 (suivie par ID.5 dans le segment D d'ailleurs). Seule version disponible au départ, la 1st Edition est un genre de vitrine toute option qui montre sous un angle magnifié ce qu'est ce nouveau modèle tout électrique.*



- Moteur électrique sur les roues arrière
- 204 ch
- 310 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 160 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.5sec.
- Poids : 2'124 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'584 x 1'852 x 1'631
- Conso. mesurée : 19.8 kWh/100km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 0 g/km (A)
- dès CHF 50'800.-, mod.essayé: CHF 64'320.-

---

Texte et photos : Patrick Schneuwly

---

Pour situer l'ID.4 sur le marché, il faut s'imaginer qu'elle reprend les codes visuels de l'ID.3 tout en étant plus imposant qu'un Seat Ateca et, malgré ses airs de SUV, seule la version GTX est en 4 roues motrices. L'espace à bord y est généreux tout comme sa finition est à la hauteur de l'image tout-public premium de Volkswagen.

Avec sa batterie de 77 kWh, on peut s'attendre à une autonomie intéressante tandis que le physique et son poids de 2'124 kg à vide tendent à faire penser le contraire. Qu'en est-il sur nos routes, avec une utilisation où chacun peut s'identifier ?



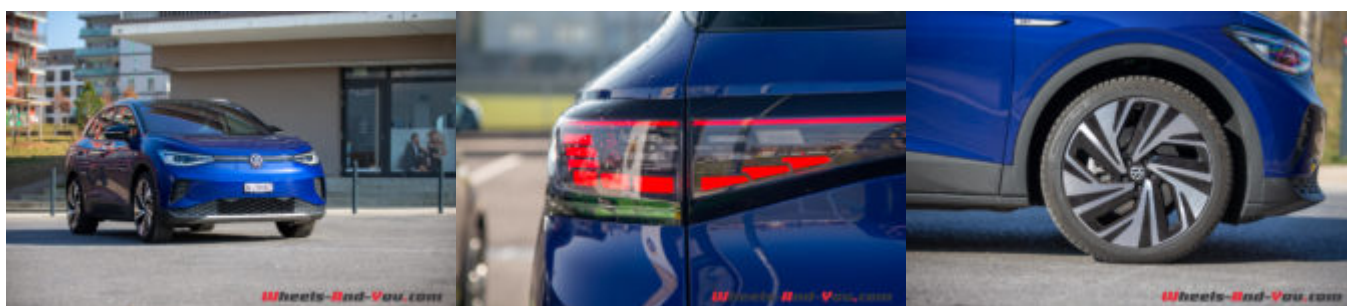
### ***A l'extérieur***

Seul, on se croit en présence d'une voiture de taille moyenne avec de grandes jantes et une ceinture de caisse qui s'élève en direction du coffre. C'est une fois garé à côté d'autres autos qu'on se rend compte que l'ID.4 est imposante. Un Tiguan semble menu à côté, notre électrique sort les épaules et occupe l'espace avec des attitudes de SUV pourtant trompeuse.

Ne vous laissez pas leurrer par le plastique noir tout autour de la voiture en partie basse ou l'écart important entre les ailes et les roues : c'est une simple propulsion. Il faut voir du côté de la version GTX ou de son cousin l'Enyaq, dont nous vous proposerons un essai complet prochainement, pour bénéficier de la traction intégrale. J'ai pris à bord quelques personnes qui apprécient cette stature sur la route sans accorder d'importance au 4x4, on comprend que VW essaye de satisfaire cette attente.

Sur les véhicules électriques, bien moins d'entrée d'air sont nécessaires, ce qui explique l'absence de calandre sur les modèles ID et cette ID.4 s'y conforme. L'avant est lisse et fluide pour faire place à un pare-brise incliné et un toit porté par deux arches en aluminium brossé. On retrouve cette couleur alu sur les barres de toit mais également au bas des boucliers à la façon de protection châssis et moteur. Le pare-choc arrière est imposant, gonflé, et le hayon de coffre vient se refermer dessus avec un décalage pour la commande d'ouverture. Les poignées de portes sont à fleur de carrosserie, là aussi avec un espace pour accéder au bouton qui reste caché. Parfois compliqué d'ouvrir la porte avec les mains prises.

Ces jantes de 21 pouces vont particulièrement bien à l'ensemble de la voiture, tandis que les feux IQ.Light à LED forment des dessins élégants tout en contribuant à l'identité visuelle de la marque.



## ***A l'intérieur***

Le mélange des couleurs et des matériaux est harmonieux, avec quelques plastiques disgracieux en dessous du niveau des assises. Sur la commande de climatisation centrale arrière par exemple, laquelle rencontrera souvent les chaussures des passagers ce qui justifie sa solidité. Le plancher arrière est d'ailleurs de niveau, il n'y a pas de marche au centre pour déranger le cinquième passager.

Au centre et sur les portes, Volkswagen a choisi des plastiques noir brillant qui sont jolis sur un piano à queue mais qui, une fois envahis par la poussière, sont inévitablement rayés. Le prolongement du vide-poche central est bien conçu, avec des emplacements à taille modulaire, deux prises USB-C et un emplacement de charge à induction fort pratique. Votre smartphone ne risque pas de se balader ou de tomber depuis là.

Sur les VW récentes, le tactile arrive en force. Pas seulement l'écran, mais une foule d'autres boutons également. Tous ceux du volant peuvent être appuyés mais réagissent aussi à des glissements de doigts. Si on n'y prend pas garde on fait vite des opérations indésirables. Autre tactile étrange : il n'y a que deux commandes de vitre sur la porte conducteur, mais en touchant "Rear", ces boutons opèrent les fenêtres arrière. A l'entrée d'un parking, un peu de précipitation et on ne comprend pas pourquoi la vitre conducteur ne descend pas. Le pare-soleil du toit ou encore les liseuses de l'habitacle sont tactiles, à se demander où ils s'arrêteront.

Les sièges ErgoActive sont d'un très grand confort, habillés de cuir et d'alcantara. Il y a deux emplacements mémoire pour le conducteur et fonction massante au niveau des lombaires pour les deux occupants à l'avant. La place ne manque pas à l'arrière, avec une bonne hauteur de tête et de l'espace aux genoux pour être bien installé également.

Le coffre enfin, avec un volume de 543 litres au départ, est séparé en deux zones avec un plancher mobile, mais pour un espace ridiculement plat, 10 cm de haut tout au plus. Et en dessous de celui-ci, on accède à une trappe de rangement profonde derrière la plaque d'immatriculation, pour y ranger les câbles de charge par exemple. En revanche, je sortirais le câble avant un départ en vacances, car il faut décharger un bon 65% du coffre pour accéder à cette trappe ! Pour finir, sur la droite est intégré le bouton qui fait apparaître l'attelage électriquement, la seule option de notre édition 1st Max.





### ***Sous le capot***

La batterie de 77 kWh prend, comme bien souvent, place dans le plancher. Avec 2'124 kg à vide, garder le centre de gravité bas est important. Reste l'énorme toit en verre pour aller contre cette théorie. Le moteur de 204 ch n'entraîne que les roues arrière alors que sous le capot prend place tout le nécessaire pour convertir le courant, la ventilation, etc.

Concernant la charge sur une borne domestique, normalement triphasée, l'ID.4 accepte de convertir jusqu'à 16A et non 32A, ce qui rend cette procédure plus longue. En revanche, elle est équipée pour accepter de fortes puissances en courant continu pour une charge rapide à 135 kW sur une Prise Combo CCS, celles que l'on trouve sur les autoroutes. De 20 à 80% comme le suggère toujours la voiture, il ne faut que 30 minutes. Attention la version Pure, inférieur à la Pro, n'accepte que 118 kW ou du courant monophasé en domestique.

Pour la climatisation et le chauffage stationnaire, un peu trivial à régler dans l'auto si on n'a pas accès à l'application, c'est une pompe à chaleur qui s'en charge. Celle-ci a un excellent rendement mais si on cherche vraiment l'efficacité, les sièges chauffants consomment moins que de chauffer l'air.



### ***Au volant***

Logiquement installé dans une position qui domine la route, je suis surpris de regarder un écran qui semble tout petit comparé au virtual cockpit qui se

retrouve dans les nouveaux modèles de la marque. Pour démarrer l'ID.4, même pas besoin de presser le bouton qui se trouve où on insérait jadis une clé. En enfonçant la pédale de frein, la voiture s'anime et n'attend que de passer en D ou en B avec le sélecteur à droite du tableau de bord.

Jusqu'à 30 km/h, le véhicule génère artificiellement un son futuriste pour avertir les piétons et à vitesse plus élevée, c'est surtout le frottement des pneus qui fait du bruit lorsqu'on voit la voiture passer. À bord, le bruit est maîtrisé et je l'aurais qualifié de silencieuse si je n'avais pas essayé la nouvelle Megane E-Tech peu avant. La française a placé la barre un cran plus haut pour l'isolation phonique.

L'écran du tableau de bord est peut-être petit, mais l'affichage tête haute est le plus complet qu'il m'ait été donné d'utiliser. Il détecte la ligne médiane et le bord de route en étant capable de dessiner le contour lorsque la route tourne à l'horizon. Le GPS s'affiche façon réalité augmentée dans le pare-brise et enfin les autres véhicules engendrent des lignes de couleurs différentes selon la distance où ils se trouvent.

Pendant que je découvre cette fonction, lors de mon premier trajet, le volant est de plus en plus chaud. Le chauffage est activé, mais il n'y a pas de bouton à l'emplacement habituel, comme vu dans l'Arteon Shooting Brake et la Golf Variant essayées récemment. Dans le menu Smart Climate, les raccourcis créés n'évoquent pas le volant. C'est trois jours après que je trouve l'onglet Classic Climate où est la touche qui chauffe le volant.

Un autre mystère qui reste entier : la voiture m'avertit systématiquement à l'approche d'une autoroute où je dois avoir une vignette. Même sans la navigation ni l'intention de l'emprunter, j'ai droit à ce message même après avoir renseigné la voiture de ne pas éviter ces itinéraires. Une bonne surprise, c'est que le Travel Assist s'est amélioré depuis l'Arteon : la détection de panneaux est plus précise et cause moins d'erreurs. Son utilisation est bien plus agréable, notamment sur l'autoroute.

Habitué au système de récupération d'énergie de ma voiture électrique, je ne me retrouve pas dans le mode B au frein moteur amplifié mais trop faible à mon goût. Le mode D m'oblige logiquement à utiliser la pédale de frein. La voiture gère elle-même entre récupération et freinage hydraulique, de même qu'en descente la pédale d'accélérateur réduit la récupération avant d'accélérer à proprement

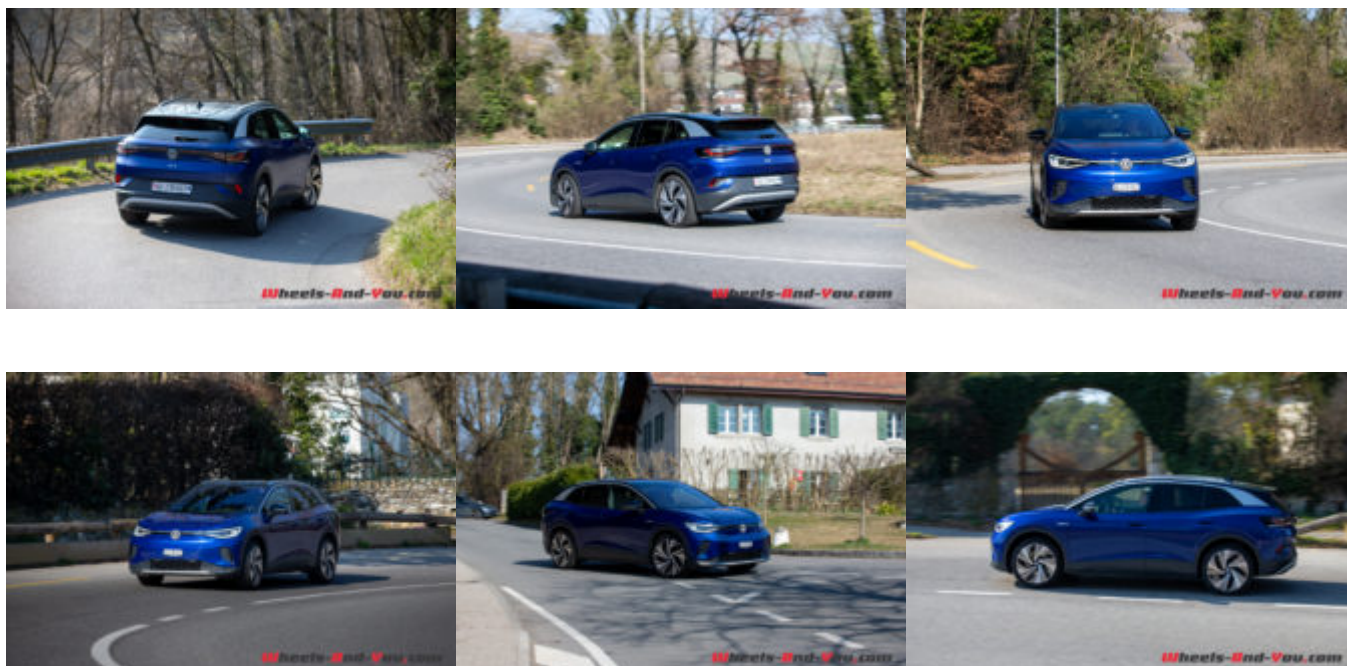
parler. La récupération joue un grand rôle pour l'autonomie de la voiture, on peut se rendre au ski depuis Genève ou l'utiliser une semaine complète pour des trajets urbains sans la recharger. Toutefois, les 520 km d'autonomie selon la norme WLTP paraissent totalement irréalistes.

J'ai voulu vérifier cette promesse de 350 km, avec un trajet pour Berne de 170 km soit 340 km aller-retour. En théorie, je retrouve mon domicile sans recharger. Cependant, l'A1 pour rejoindre Berne est surtout en montée. A destination, la voiture calcule une autonomie restante de 140 km (23.9 kWh/100km). Par sécurité, je charge en 30 minutes la batterie pour m'assurer le retour. Tout en descente, l'ID.4 calculera 213 km d'autonomie de retour au point de départ (18.9 kWh/100km). Si on aime le risque, le voyage sans recharge peut se tenter...

Sur l'ensemble de l'essai, je parcours 1'272 km pour une consommation moyenne de 19.8 kWh/100km donc 380 km d'autonomie théorique. En ville, la voiture occupe pas mal d'espace comme je l'ai déjà évoqué. Les caméras sont une aide précieuse, je privilégie un réglage d'assise plutôt bas où je devine seulement l'extrémité de l'auto. Elle reste relativement à l'aise dans cet exercice, surtout comparé au comportement dynamique sur un tracé sinueux.

Les deux tonnes à vide maltraitent la suspension qui ne peut rien faire contre le roulis généré en courbe. Il vaut mieux ménager son autonomie et récupérer à chaque virage que s'y engager trop vite et causer des nausées à ses passagers. Fort heureusement, la direction est précise à manipuler, sa rigidité change en fonction du mode mais ne bascule jamais dans le sur-assisté. Tout comme l'amortissement ferme, on trouve des traits de sportivité mais sans les capacités dynamiques.





## **Verdict**

La Volkswagen ID.4 donne deux informations qui peuvent tromper l'utilisateur : son autonomie théorique que je n'ai jamais retrouvé à l'utilisation et ce look de SUV qui n'est qu'une propulsion. Pour le reste, les prestations sont largement à la hauteur. Quatre passagers prennent confortablement place à bord, un cinquième est plutôt bien reçu grâce au plancher plat à l'arrière. Le volume du coffre est convenable, malgré ce rangement à câble pas si pratique.

Avec le Travel Assist amélioré, les trajets quotidiens et autoroutiers sont agréables. Le réglage des modes D/B me pousse à choisir le premier en toute circonstance, sauf en descentes de montagne où le mode B est quand même plus adapté. L'écran central, peut-être trop orienté vers le conducteur, affiche d'une façon plutôt ludique les données de voyage qui fluctuent rapidement en fonction de la conduite.

Même si 350 km semblent possibles sur une charge, gardez à l'esprit qu'on ne descend que très rarement sous les 20% et la voiture vous rappellera dans le menu charge de ne pas systématiquement la charger à 100%. L'autonomie utile s'établit à peu près à 210 km sur l'ID.4, ce qui suffit pour l'utilisation moyenne hebdomadaire.





## **Prix et options - Volkswagen ID.4 Pro Performance 1st Max**

**Prix de base : CHF 63'400.-**

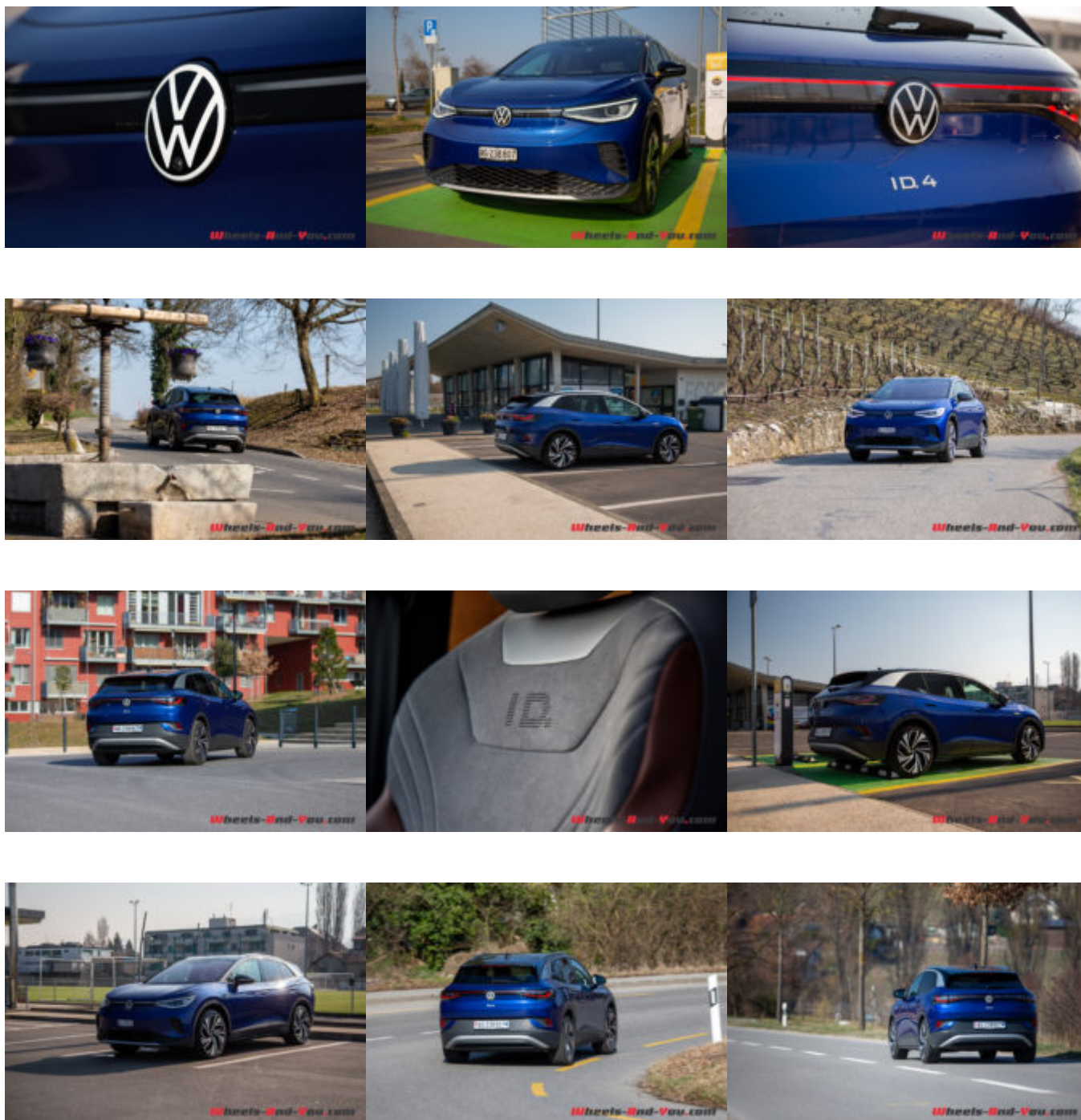
**Dispositif de remorquage escamotable électriquement : CHF 920.-**

**Prix TOTAL : CHF 64'320.-**



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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen ID.4 Pro Performance, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.



## **A lire aussi**

Essai - Volkswagen Golf Variant Alltrack 2.0 TDI 4Motion : Du tout chemin entre break et SUV

Essai - Volkswagen Arteon Shooting Brake R : L'esthétique ne fait pas tout

Essai - Volkswagen Golf 8 R : Affûtée et civilisée

Essai - Volkswagen T-Roc Cabriolet 1.5 TSI : #AcceptNoRoofOnSUV

Essai - Volkswagen ID.3 : L'enfant du Diesel Gate

Essai - Volkswagen Passat Variant GTE : Une version 2.0 avec un mix gagnant ?

Essai - Volkswagen T-Roc R : SUV-SEA-SUN and FUN

Essai - Volkswagen T6.1 California : A la conquête du monde

Essai - Volkswagen Touareg V8 TDi : La force tranquille mais si politiquement déraisonnable

Essai - Volkswagen Golf GTI TCR : Dernière évolution de la série 7

Essai - Volkswagen Polo GTI (Mk VI) : Retour à l'esprit GTI ?

Essai - Volkswagen up! GTI : Concentré de vitamines

Essai - Volkswagen T-Roc 2.0 TSI 4MOTION : le petit SUV passe-partout

Essai - Volkswagen Arteon 2.0 TSI 4MOTION : Chère limousine...

Essai - Volkswagen Amarok : Quand polyvalence et rigueur germanique font bon ménage

Essai - Volkswagen Tiguan Highline 2.0 TDI R-Line : Il joue dans la cour des grands !

Essai - Volkswagen Golf GTi Clubsport : Une Golf faite pour les trackdays ?

Essai - Volkswagen Golf Alltrack : La timide polyvalente

Essai - Volkswagen Touran : Le charme discret du plaisir raisonnable

Essai - Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI : Une belle variante

Essai - Volkswagen Golf R : L'R de rien...

Essai - VW Beetle Cabriolet : Le Flower Power cheveux au vent

Essai - VW Golf VII 1.4 TSI : La bonne élève

Essai - VW Golf GTI Cabriolet : Grenade dégoupillée ?

Essai - VW up! : Quand VW se la joue fun

Essai - VW Beetle : Elle se la pète la Chouquette !

Essai - VW Golf Cabriolet : Un cab en hiver

Essai - VW Eos 2.0 TSI : La déesse aux deux visages

Essai - VW Touareg V6 TDI : Le peuple devient plus riche que le roi

Nouveauté - Volkswagen ID. Buzz

Présentation - Volkswagen Multivan T7

Nouveauté - Volkswagen Polo

Nouveauté - Volkswagen Golf R

Nouveauté - Volkswagen ID.4

Nouveauté - Volkswagen Golf Variant

Présentation - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Arteon Shooting Brake

Avant-première - Volkswagen ID.4

Présentation - Volkswagen Golf 8 GTI, GTE et GTD

Présentation - Volkswagen ID. SPACE VIZZION

Nouveauté - Volkswagen Golf 8

Nouveauté - Volkswagen ID.3

Nouveauté - Volkswagen T-Roc Cabriolet

Présentation - Volkswagen ID.3

Présentation - Volkswagen ID. Roomzz

Nouveauté - Volkswagen Passat

Présentation - Volkswagen I.D. Buggy

Nouveauté - Volkswagen T-Cross

Présentation - Volkswagen Golf GTI TCR Concept

Nouveauté - Volkswagen Touareg

Avant-première - Volkswagen T-Roc cabriolet

Avant-première - Volkswagen Touareg (3ème génération)

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen T-Roc

Nouveauté - Volkswagen Polo MY2017

Présentation - Volkswagen up! GTI Concept

Présentation - Volkswagen I.D. Crozz

Présentation - Volkswagen I.D. BUZZ

Nouveauté - Volkswagen Golf MkVII, facelift 2017

Avant-première - Volkswagen I.D. Concept

Présentation - Volkswagen Golf R360S

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Clubsport S

Présentation - Volkswagen T-Prime Concept GTE

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI 230

Nouveauté - VW up!

Nouveauté - Volkswagen Tiguan GTE Active Concept

Nouveauté - Volkswagen Beetle Dune

Nouveauté - Volkswagen Golf Cabriolet MY2016

Nouveauté - Volkswagen Tiguan

Nouveauté - Volkswagen Golf GTi Clubsport

Nouveauté - Volkswagen Sharan

Nouveauté - VW Golf GTI Performance Limited Edition

Avant-première - Volkswagen Concept Sport Coupé GTE

Nouveauté - Volkswagen Touran

Nouveauté - Volkswagen Golf GTD Variant

Nouveauté - Volkswagen Golf R Variant

Nouveauté - Volkswagen Polo GTI

Nouveauté - Volkswagen Passat GTE

Nouveauté - Volkswagen Passat

Nouveauté - Volkswagen Touareg

Présentation - Volkswagen Golf R 400

Nouveauté - Volkswagen Golf GTE

Nouveauté - Volkswagen Scirocco

Nouveauté - Volkswagen Polo

Présentation - VW twin up!

Présentation - VW Golf Sportsvan

Nouveauté - VW e-Golf et e-up!

Nouveauté - Volkswagen Golf VII R

Nouveauté - VW Polo R WRC

Nouveauté - VW Taigun

Nouveauté - VW Beetle Cabriolet

Nouveauté - VW Golf VII

Genève 2012 - Volkswagen Cross Coupé

Genève 2012 - Volkswagen up!

Genève 2012 - Volkswagen Polo Blue GT

Genève 2012 - Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté - Volkswagen Golf GTI Cabriolet

Nouveauté - Volkswagen Cross Coupé

Nouveauté - Volkswagen Passat Alltrack

Nouveauté - Volkswagen CC

Nouveauté - Volkswagen up!

Nouveauté - Volkswagen Beetle

Genève 2011 - Volkswagen Bulli

Genève 2011 - Volkswagen Golf Cabriolet



