Essai – Volkswagen ID.5 GTX : Un simple ID.4 coupé ?

Il y avait la « cinquième » de Beethoven et le N°5 de chez Chanel. Il faudra désormais compter avec l'ID cinquième du nom de chez Volkswagen. Un grand SUV, mais Coupé, tout électrique très et peut-être trop proche de l'ID.4. C'est ce que nous allons vérifier.

- Moteur électrique synchrone à aimants permanents
- 220 kW (299 ch)
- 460 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.3 sec.
- Poids : 2'243 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'599 x 1'852 x 1'616
- Conso. mesurée : 23.1 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 67'900.-, mod.essayé: CHF 81'860.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte, Xavier Bais

Flashback : c'est fin 2019 que VW lance sa famille de véhicules électriques ID.

Famille qui compte déjà une berline compacte, l'ID.3, un SUV, l'ID.4, un minibus, l'ID. Buzz, dont nous vous proposerons un essai complet d'ici la fin de l'année, un gros SUV familial exclusivement réservé à la Chine, l'ID.6, ainsi que tout récemment, une limousine, l'ID.7. L'entrée de gamme ID.2 All est attendue pour 2025.

La gamme s'enrichit avec l'arrivée de l'ID.5. C'est encore un SUV, à peine plus long que l'ID.4 mais avec un profil de coupé. Il joue donc dans la même catégorie que l'ID.4 mais se veut plus dynamique. Basé sur la même plateforme que l'ID.4 et ses cousins Skoda Enyaq et Audi Q4 e-tron, l'ID.5 a tout pour réussir. Pour parfaire le tableau « écolo », ce dernier est construit dans l'usine neutre en carbone de Zwickau.

L'ID.5 inaugure des équipements high-tech et n'est proposé qu'avec la grosse batterie de 77 kWh utiles. Ce SUV coupé serait à même de parcourir 512 km sur une seule charge dans ses versions Pro de 173 ch et Pro Performance de 204 ch. Mais c'est la version la plus sportive appelée GTX que nous essayons aujourd'hui. L'autonomie annoncée atteint 480 km. J'ai la ferme intention de rouler pour vérifier si ce lourd SUV électrique tiendra sa promesse.

A l'extérieur

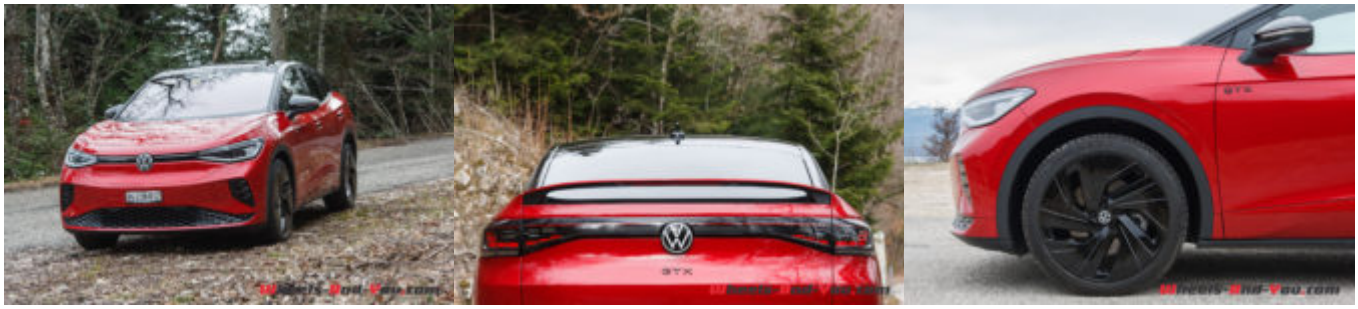
Il y a indubitablement de l'ID.4 dans l'ID.5 GTX. D'ailleurs pour beaucoup c'est un ID.4 coupé. Et c'est ça.

De profil, l'ID.5 conserve une ceinture de caisse très haute. La partie avant, jusqu'au montant central, est identique à l'ID.4. En option, les projecteurs Matrix LED anti-éblouissement simulent un clin d'œil au déverrouillage de la voiture.

A l'arrière, le toit descend, intégrant un spoiler arrière spécifique. Cette carrosserie de coupé permet de légèrement diminuer la trainée aérodynamique (Cx de 0,26). Avec 4,60 m de longueur, 1,85 m de large et 1,61 m de haut, les

dimensions sont presque identiques à celles de l'ID.4. Mon véhicule d'essai est chaussé d'énormes jantes « Narvik » de 21 pouces en option. Les feux arrière sont liés par un bandeau. Un diffuseur noir complète cet arrière au faux air de sportive.

La teinte Kings Red métallisée avec des touches noires ici ou là, ainsi que le toit en verre sombre, renforcent le look typé sport de cet ID.5 GTX.



A l'intérieur

La lourde porte s'ouvre sur un intérieur sobre à l'ambiance sombre où seul le toit panoramique apporte un peu de gaité les jours de soleil. Heureusement, quelques surpiqures rouge ici ou là réhaussent l'ensemble.

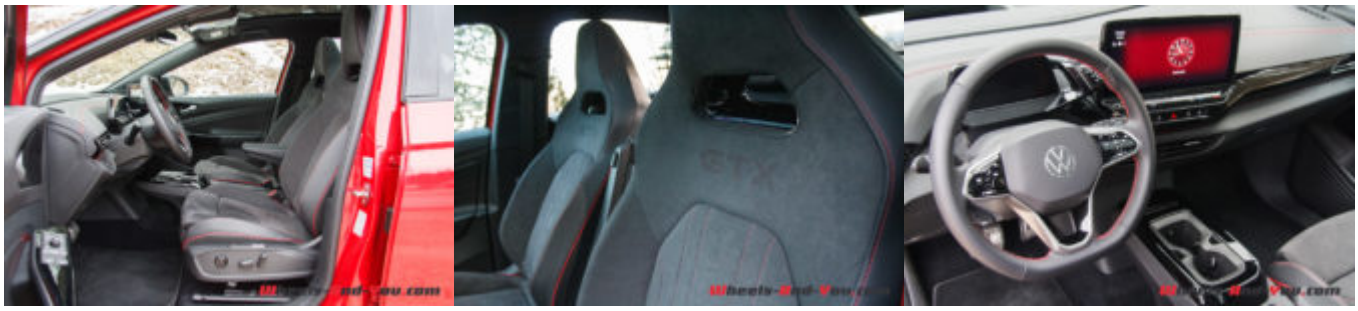
Comme sur l'ID.4, l'habitacle respire la qualité mais n'est pas aussi épuré que chez la concurrence. Les sièges en alcantara sont magnifiques et maintiennent très bien. Le volant, gainé de cuir, est multifonction avec des boutons à poussoir. Sur la console centrale, on trouve de grands espaces de rangement dont certains

sont dédiés aux recharges des téléphones.

Le sélecteur de vitesses est un petit « moignon » rotatif situé derrière le volant. Il est accolé au petit écran d'instrumentation de 5,3 pouces repris des autres modèles ID. Au-dessus, il y a un affichage tête haute en réalité augmentée. A cela s'ajoute une version améliorée du système IQ. Light, cette bande lumineuse située en bas de pare-brise dont l'intensité et la couleur varie selon les informations à communiquer comme un danger, un changement de direction, une voiture dans l'angle mort, etc.

La surface vitrée est grande et avec son toit panoramique, la voiture devient lumineuse une fois le store ouvert. Un écran central de 12 pouces regroupe l'ensemble des informations et commandes. Il permet de contrôler les systèmes de navigation, multimédia et d'assistances. Il est ergonomique et assez rapide même si aujourd'hui d'autres constructeurs font mieux.

On accède au coffre motorisé via le « main libre » et son volume affiche 549 litres. Il peut passer à 1'561 litre une fois la banquette arrière rabattue. Les grandes personnes ont toujours autant de place à l'arrière.



Sous le capot

Trois déclinaisons de l'ID.5 sont actuellement disponibles, toutes alimentées par une batterie lithium-ion de 77 kWh. L'entrée de gamme nommée « Pro » développe 174 ch et abat le 0 à 100 km/h en 10,4 sec. L'intermédiaire, la « Pro Performance », propose une puissance de 204 ch et un 0 à 100 km/h en 8,4 sec. Le haut de gamme, la GTX que nous essayons aujourd'hui, dispose de 220 kW, soit 299 ch, et met 6.3 sec pour le 0 à 100 km/h malgré son poids très élevé de presque 2.3 tonnes.

Les deux premières versions sont des propulsions tandis que l'ID.5 GTX est à transmission intégrale et atteint 180 km/h avec une autonomie prétendue de 480 km en cycle WLTP. Le mode Eco bride la vitesse à 130 km/h pour préserver l'autonomie. J'ai réussi à atteindre 380 km sur une charge, en mode « confort » sur des trajets quotidiens, en jouant le jeu d'une conduite écologique et économique. En condition de bouchon, j'ai pu réaliser Genève-Lausanne en consommant 17,1 kWh/100 km. En moyenne, sur parcours mixte montagne, autoroute et route, j'ai observé 23,1 kWh/100 km.

L'ID.5 bénéficie des dernières mises à jour logicielles de la famille ID et accepte une puissance de charge sur borne rapide de 135 kW au lieu de 125 kW. Une recharge de 5 à 80 % est réalisée en 29 min. Sur une prise domestique, il faut compter environ 43 heures, sur une borne AC 11 kW environ 7h30. Enfin, l'ID.5 GTX peut tracter une charge allant jusqu'à 1'400 kg.

Au volant

La position de conduite est haute mais très sécurisante. L'agencement est bien fait et je trouve vite mes « marques ». La direction est directe, ferme et précise et l'auto se place facilement en entrée de virage. Premier giratoire, l'ID.5 vire bien à plat. S'il y a bien une chose positive dans les voitures électrique, c'est le poids des batteries placées dans le plancher, abaissant le centre de gravité. Je tente tout de suite le mode sportif et les accélérations sont à la hauteur des 299 ch, ça pousse fort. Attention à bien surveiller le compteur car l'absence de son limite le ressenti de la vitesse. Seuls se font entendre quelques légers bruits d'air liés aux volumineux rétroviseurs. Cela amène à une certaine tranquillité dans la conduite.

Si l'on décide d'augmenter le rythme, le poids et les pneus neige vous rappelleront vite à l'ordre. Quant au freinage, grâce à la récupération, il semble inépuisable. Parlons un peu de cette récupération d'énergie. Ici point de palettes mais une position « B » du petit sélecteur. Tout se fait en douceur au relâché de l'accélérateur. Ce n'est pas une décélération jusqu'à l'arrêt comme chez certains constructeurs mais un fort ralentissement.

L'ID.5 adopte en option une panoplie d'assistances comme l'IQ.DRIVE «Travel Assist» qui intègre un régulateur de vitesse adaptatif, la fonction Stop & Go et le Lane Assist pour une fois pas trop intrusif. Il est aussi équipé de série de l'assistant de freinage d'urgence « Front Assist ». L'ID.5 est également compatible avec la norme Car2X et peut ainsi se connecter à l'infrastructure et aux véhicules équipés de la même technologie. Dans le futur, cette interaction permettra de prévenir d'un danger lorsqu'il est détecté par un autre usager ou par l'infrastructure routière. A noter que l'ID.5 obtient les meilleures notes au test euro NCAP sur la conduite assistée.

En revanche, je n'ai pas trouvé le GPS très performant. Il ne tient pas compte du trafic en instantané et vous emmène directement dans les bouchons sans avertissement. De nuit, j'ai apprécié les phares IQ. LIGHT matriciels qui permettent de rouler en feux de route en continu sans éblouir les autres usagers.

Malgré son gabarit, l'ID.5 s'en sort bien en ville. Il faut dire qu'avec l'option Pack assistance "Plus", on bénéficie des caméras 360°qui compensent largement les angles morts. Sur route et malgré les roues de 21'', le confort et l'amortissement sont exceptionnels. La voiture encaisse les inégalités sans broncher, même sur

des pavés ou une route bosselée.

Verdict

Alors que je ne conçois toujours pas l'avenir en tout électrique, j'ai été agréablement surpris par les progrès réalisés ces deux dernières années pour proposer des produits capables de franchir la barre des 350 kilomètres d'autonomie. Confortable, spacieux et très sécurisant grâce à ses quatre roues motrices, l'ID.5 serait parfait avec les 100 km d'autonomie de plus que seules les versions propulsion proposent.

Toutefois, pourquoi choisir un ID.5 GTX plutôt que son frère ID.4 qui en offre presque autant et pour moins cher ? Le look et uniquement le look. Le surcoût d'un peu plus de CHF 3'000.- me paraît difficile à justifier même si son apparence est un peu moins SUV familial.

<u>Prix et options – Volkswagen ID.5 GTX</u>

Prix de base : CHF 67'900.-

Teinte Kings Red métallisée / noir uni : CHF 880.-

Jantes alu "Narvik" 21″ : CHF 580.-

Intérieur Top-Sport "Plus" : CHF 3'380.-

Tapis de sol en textile avant et arrière : CHF 140.-

Dispositif de remorquage escamotable : CHF 1'080.-

Pack confort “Plus” : CHF 480.-

Pack d’assistance “Plus” : CHF 2’990.-

Pack design “Plus” : CHF 1’340.-

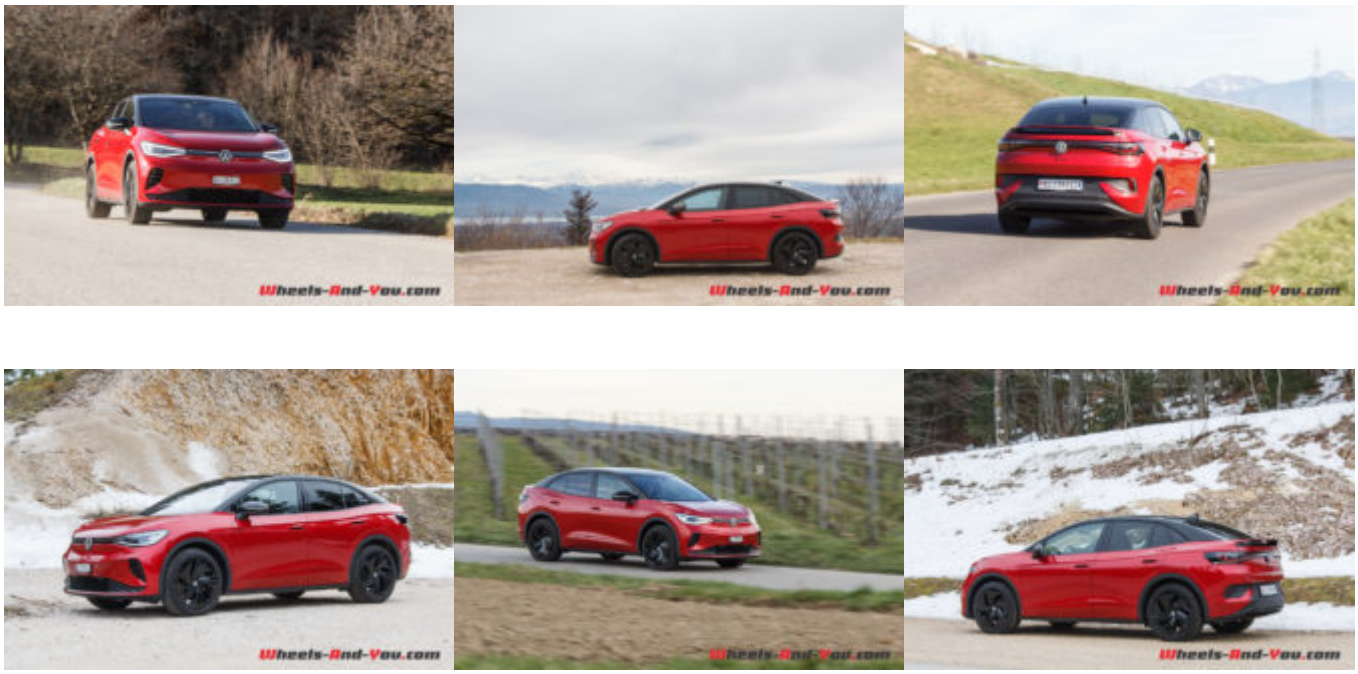
Pack infotainment “Plus” : CHF 1’730.-

Pack sport “Plus” : CHF 1’360.-

Prix TOTAL : CHF 81’860.-

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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de ce Volkswagen ID.5 GTX, ainsi qu’au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai – Volkswagen Caddy California : Que penser du micro camping-car ?

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

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 Choupette !

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

Présentation – Volkswagen ID. 2all

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com