

Essai - Volkswagen ID.7 : La bonne ID pour les gros rouleurs ?

La gamme électrique s'étoffe chez Volkswagen et après la compacte ID.3, les SUV ID.4 et ID.5 et le sympathique « minibus » ID. Buzz, voici la berline ID.7. Destinée à la base au marché chinois et aux USA, cette berline avec une autonomie confortable, quatre vraies places et un grand coffre a de quoi séduire dans nos contrées également. Équivalente de la Passat qui n'est reconduite qu'en version break Variant mais avec des finitions du niveau de la Phaeton, l'ID.7 est dorénavant le fleuron de l'électrique chez Volkswagen.



- Moteur électrique synchrone à aimants permanents
- 210 kW (286 ch)
- 545 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 2'266 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'961 x 1'862 x 1'536
- Conso. mesurée : 16.6 kWh/100km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 60'700.-, mod.essayé: CHF 77'830.-

L'ID.7 n'est pas seule sur un segment où les Tesla Model S, BMW i5, Mercedes-EQ EQE et les surprenantes Kia EV6 ou Hyundai Ioniq 6 règnent avec chacune leurs forces et leurs faiblesses. L'ID.7 Pro a-t-elle de quoi convaincre alors que dans notre petit pays, elle est capable de le traverser sans ravitailler du Nord au Sud ou d'Est en Ouest ? Quels sont ses atouts ? C'est sous les fortes chaleurs de l'été que nous essayons de répondre à ces questions.

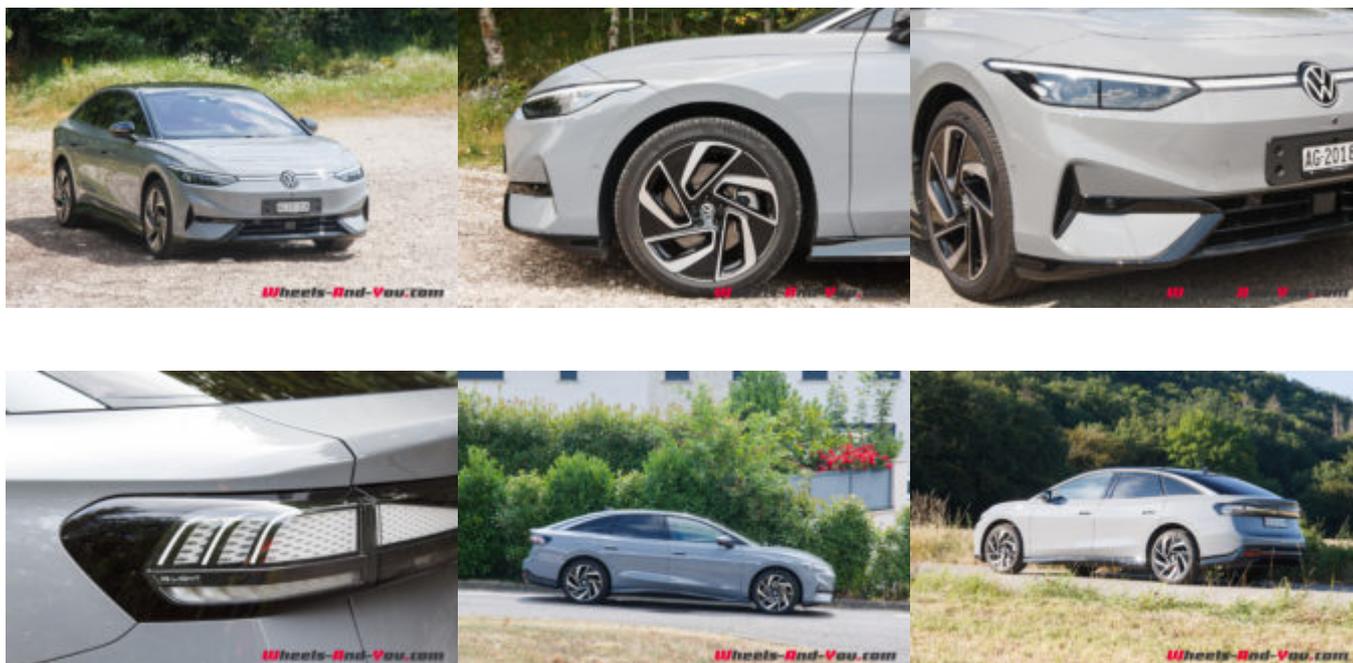


A l'extérieur

Avec une silhouette profilée en arc de cercle donnant un coefficient de pénétration dans l'air (Cx) de 0.23, le coup de crayon est sans compromis aérodynamique.

Très sobre, ni moche, ni belle, l'ID.7 est dans la lignée des ID. J'y retrouve un peu de l'Arteon que l'on aurait modernisée et électrifiée. La face avant, très VW électrique, n'est pas originale mais offre tout de même une touche de modernisme par les ouïes d'aération et surtout le bandeau LED qui relie les optiques. Néanmoins, avec ses presque cinq mètres de long (4.96 m), elle en impose.

Avec le bandeau lumineux qui le ceinture, l'arrière est assez réussi, surtout quand vient la nuit. Sa couleur biton noir et « gris lunaire », toujours très tendance, lui va bien et est moins monotone qu'une couleur unique. Le design des grandes jantes « Montreal » de 20 pouces en option, quasi pleines pour être efficaces aérodynamiquement, est superbe.



A l'intérieur

L'ambiance intérieure est toujours un peu sombre dans l'ID.7 ; toutefois, quelques touches de bleu ici ou là l'égayent un peu. L'ensemble des matériaux respire la qualité tout comme leur assemblage.

Les sièges semi-baquet ventilés et massant en alcantara sont fermes et magnifiques. Leur aspect « sport » surprend un peu dans une berline. Le volant à méplat est gainé de cuir. Il intègre les classiques boutons multifonctions. Le tableau de bord est joliment dessiné ; néanmoins, sa finition brillante crée souvent des reflets dans le parebrise. La console centrale intègre de grands espaces de rangement dont certains dédiés à la recharge de téléphones.

Comme sur les autres ID, trois boutons permettent d'ouvrir les quatre fenêtres en actionnant le bouton « REAR » pour la deuxième rangée. Toutes les fonctions sont regroupées sur un grand écran de 15 pouces implanté au milieu du tableau de bord, en position haute. Au bas de l'affichage, il y a quelques raccourcis dont la commande de climatisation. En haut, des raccourcis sous forme d'icônes permettent de naviguer aisément. Sous les yeux du conducteur, un petit écran permet d'avoir juste les informations nécessaires pour rouler sereinement.

Les places arrière sont très spacieuses, y compris pour des personnes d'un mètre quatre-vingts. Les rangements sont pratiques et nombreux. Avec le pack intérieur Plus, on dispose également d'un toit panoramique vitré chromatique qui apporte

beaucoup de luminosité. Le système audio haute qualité est de chez Harman Kardon et propose une puissance de 700 Watts distribuée par 12 haut-parleurs.

L'ID.7 possède un hayon à large ouverture facilitant l'accès au coffre de 532 litres très carré et profond, de quoi charger cinq grandes valises.



Sous le capot

L'ID.7 est équipée d'un nouveau moteur synchrone triphasé à aimant permanent, l'APP550 développé par Volkswagen. Avec 286 ch et 545 Nm de couple, c'est le plus puissant des moteurs ID et aussi le plus performant. La transmission à deux étages et l'onduleur à impulsions - sa commande intelligente - forment un module intégré dans l'essieu arrière entraîné. L'alimentation du moteur est assurée par un pack de batteries lithium-ion d'une capacité nette de 77 kWh (82 kWh bruts). Elle est placée dans le plancher. Une version Pro S est aussi disponible, avec une batterie de 86 kWh offrant plus d'autonomie.

Au niveau de la recharge, l'ID.7 accepte une puissance de 11 kW en courant alternatif et jusqu'à 170 kW pour la charge rapide en courant continu. Il faut moins de trente minutes pour passer de 20 à 80% sur une borne rapide et 15 minutes pour les derniers 20%, soit moins de 45 minutes pour passer de 20 à 100% et repartir pour 450 km, voire 520 selon le trajet. La consommation varie entre 15.7 et 17.3 kWh/100km, avec une moyenne mesurée de 16.6 kWh/100km. Sur un parcours exclusivement autoroutier de 100 kilomètres à vitesse légale et

sous 32° mais sans climatisation, j'ai relevé une consommation de 14.0 kWh/100km. Cela démontre bien l'efficacité aérodynamique et l'efficacité que procure le nouvel onduleur à impulsions développé par VW. Cet onduleur est le cerveau de la gestion : son électronique de puissance œuvre pour optimiser la récupération d'énergie et sa redistribution. L'accélération est franche, avec un 0 à 100 km/h en 6.5 sec. En option, l'ID7 peut être équipée d'une pompe à chaleur assurant un chauffage efficace de l'habitacle tout en minimisant la consommation électrique.



Au volant

La position de conduite est réglable à volonté et je trouve rapidement celle qui me convient. Je règle les rétroviseurs et enclenche le mode "Drive" en tournant vers la droite le petit levier dédié. En sortant du parking, j'assimile vite que l'ID.7 mesure presque cinq mètres de longueur. Heureusement, elle braque bien (10.9 m) et les caméras 360° me permettent de m'extraire facilement de ma place. La direction est précise et se durcit avec la vitesse.

Dong-dong-dong-dong : une sonnerie me rappelle à l'ordre et m'indique que je suis déjà à 68 km/h dans une zone à 60. Fenêtres fermées, sans radio, le silence me coupe du monde. Pour retrouver un tant soit peu la notion de vitesse, j'ouvre ma fenêtre.

Le confort est excellent. Les sièges sont fermes tout comme la voiture et bon nombre d'autres véhicules avec de grosses batteries. Mais cette fermeté est agréable. L'amortissement se fait avec douceur et il y a peu de rebond. L'ID.7 offre un confort « Pullman » malgré les jantes de 20 pouces en option. L'auto enroule les virages sur petites routes et se montre dynamique, presque agile même. Le fait qu'il s'agisse d'une propulsion n'y est pas étranger, tout comme la position très basse des batteries. Seul le poids conséquent - 2'266 kg - se fait sentir, notamment en descente. Les freins effectuent correctement leur travail

même si la pédale manque de mordant à l'attaque et s'enfonce un peu loin. Mais la position « brake » du levier de transmission permet de récupérer de l'énergie en freinant le véhicule en douceur dès le lâché de l'accélérateur.

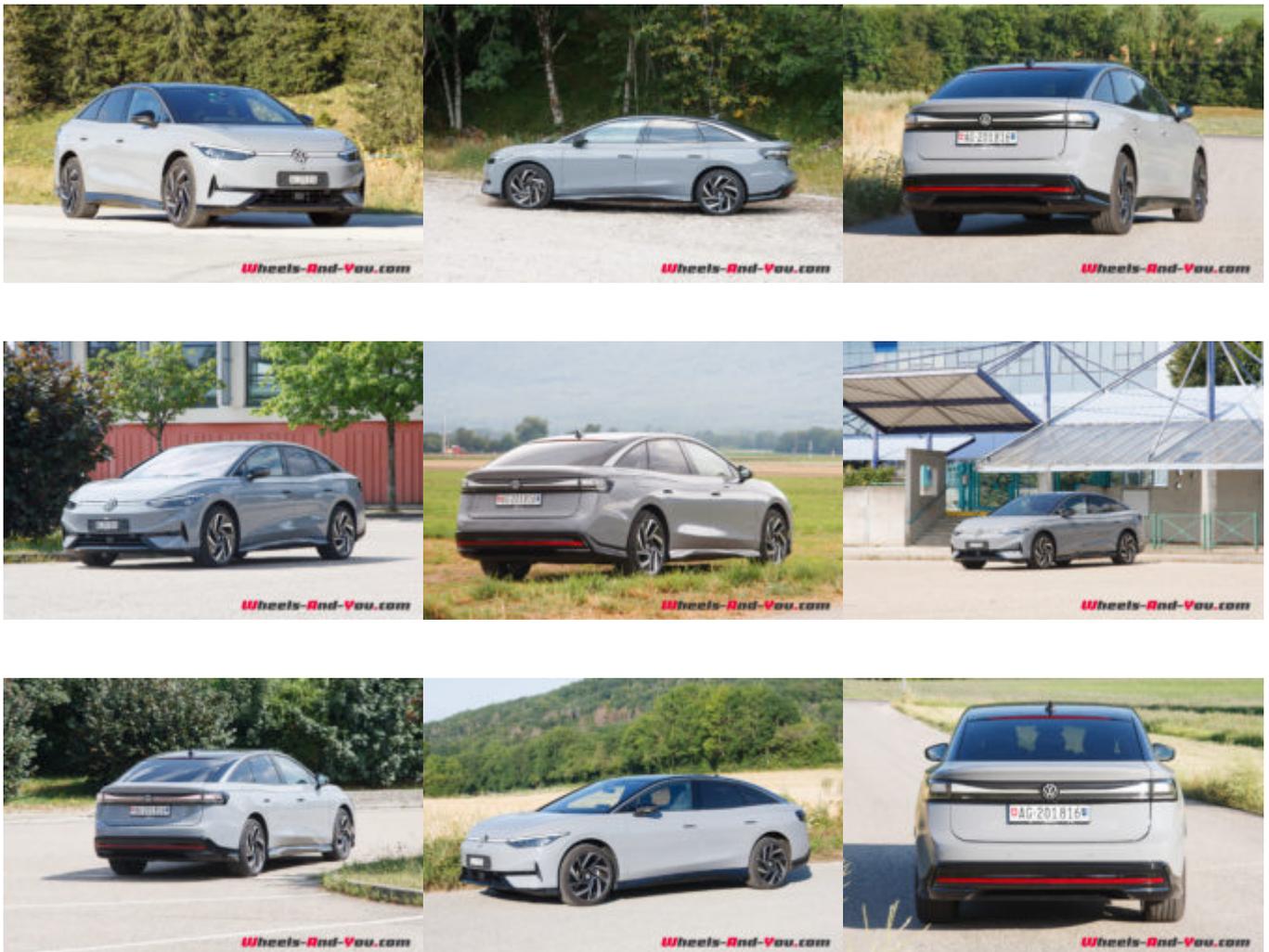
L'ID.7 reste une berline plus limousine que sportive. Sur route et autoroute, elle est très agréable. L'ACC (régulateur de vitesse adaptatif) et l'aide au maintien dans la voie sont performants et permettent une conduite apaisante. Plusieurs modes - Eco, Sport, Confort et Individual - permettent d'évoluer selon son humeur. Le mode Sport offre une réponse plus franche et directe de la puissance. Pour ma part, je préfère le mode Confort qui, avec la régénération activée, va très bien à la conduite de cette berline. Les accélérations sont franches et permettent des dépassements en toute sécurité. Bien équipée avec les packs Plus intérieur et extérieur, notre ID7 propose des aides à la conduite de niveau 2, les caméras à 360°, les projecteurs LED matriciels qui éclairent comme en plein jour et l'affichage tête haute que je trouve parfois gênant pour les conducteurs mesurant moins de 1.70 m. Comme souvent, le « Lane Assist » est trop intrusif sur certains parcours et il faut le désactiver à chaque mise en route via l'écran central.



Verdict

La Volkswagen ID.7 se révèle une berline aux faux airs de limousine, offrant tout le confort autant qu'un certain agrément et dynamisme de conduite. Même si elle ne rivalise pas une Tesla Model S sur ce point, elle offre une autonomie digne d'une berline essence tout en se rechargeant rapidement sur les superchargeurs. De quoi partir en voyage sereinement. Au quotidien, son grand gabarit peut être un handicap pour la stationner en centre-ville.

Sinon, elle coche beaucoup de cases et entre en concurrence avec certaines berlines Premium allemande. Même si le rapport prix/prestation me semble attrayant, il est encore élevé et retiendra sans doute certains. Mais si cela n'est pas un problème pour vous, allez donc l'essayer. Et sachez que si vous préférez un break, une version Tourer est disponible.



Prix et options - Volkswagen ID.7 Pro

Prix de base : CHF 65'500.-

Dispositif de remorquage escamotable : CHF 1'060.-

Pompe à chaleur : CHF 1'060.-

Pack intérieur "Plus" : CHF 4'870.-

Pack extérieur "Plus" : CHF 4'810.-

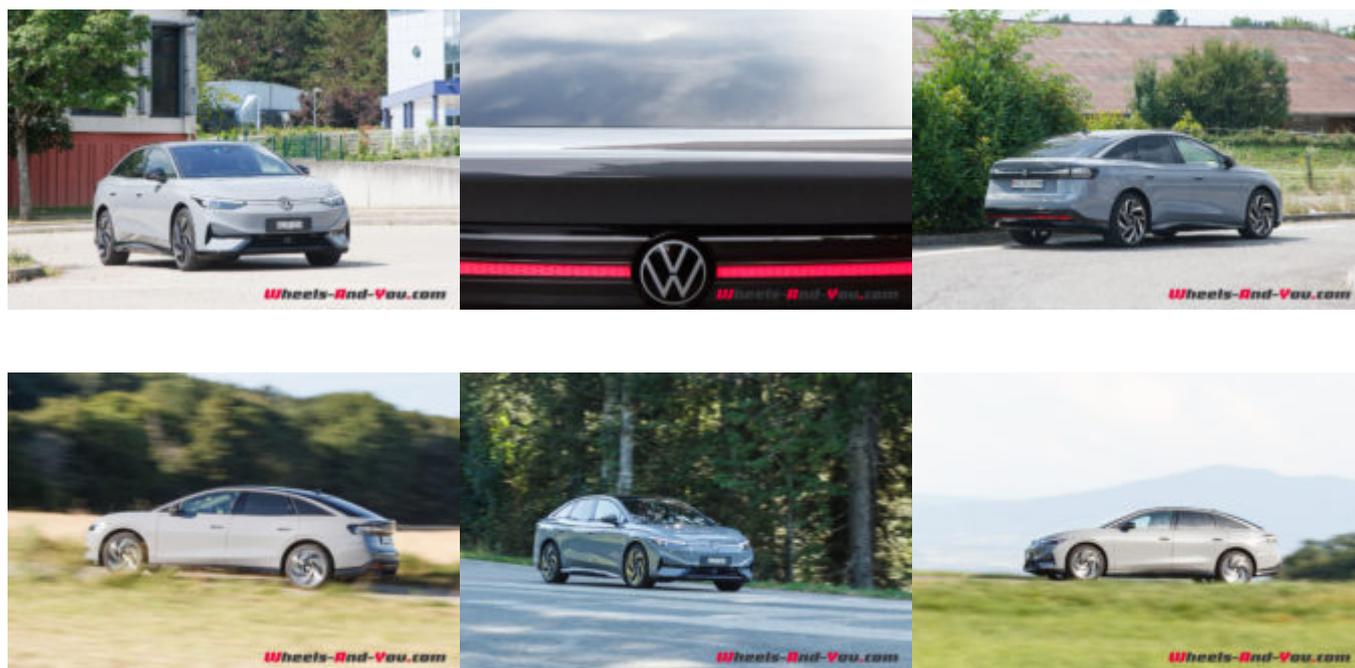
Jantes alu "Montreal" 20 pouces : CHF 530.-

Prix TOTAL : CHF 77'830.-



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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen ID.7, ainsi qu'au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Volkswagen Amarok PanAmericana : Les Allemands cèdent du terrain aux Américains

Essai - Volkswagen ID. Buzz : Un bonbon géant qui donne le sourire

Essai - Volkswagen Polo GTI : La fourmi a bien grandi

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

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 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 Tiguan

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



