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

La marque de Wolfsburg continue sa mutation et l'électrification de son portfolio avec, pour la Passat GTE, un mix thermique/électrique revu suite à la disparition du premier modèle en 2018. Au programme, le meilleur des deux mondes pour un public à la recherche d'une mobilité « propre » mais avec une alternative thermique pour s'affranchir des contraintes d'autonomie sur les distances plus importantes.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'395 cm^3
- 218 ch à 6'000 t/min
- 400 Nm de 1'550 à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses DSG, 6 rap.
- Vitesse maxi : 222 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.6 sec.
- Poids : 1'927 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'773 x 1'832 x 1'521
- Conso. mesurée : 6.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 42 g/km (A)
- dès CHF 53'100.-, mod.essayé: CHF 63'360.-

Texte et photos : Tony da Silva

Un peu comme pour marquer les 30 millions d'exemplaires vendus de la Passat, Volkswagen révise un de ses bestsellers. Dotée des dernières nouveautés et d'un nouveau style, ce second modèle promet d'offrir le meilleur des deux mondes en proposant une autonomie électrique plus importante.





A l'extérieur

Détail rare pour être mentionné, j'adore la peinture « bleu aquamarine métallisée » de ce break familial. Ce n'est pas encore le fameux bleu IKB d'Yves Klein mais pour CHF 950.-, c'est une affaire.

Le style de la voiture a progressé et la ligne est plus dynamique avec des feux arrière parfaitement intégrés à la fois sur le hayon et sur les côtés.

La calandre est également montée d'un bloc avec l'optique et une asymétrie est clairement visible à cause de la trappe pour accéder à la prise électrique. A l'usage, je ne la trouve pas très pratique à manipuler et, de facto, il faut présenter la face avant dans la plupart des cas pour effectuer un chargement.

Distinctive également, l'intégration des pots d'échappement « chromés » au format élégant et intégrés dans le pare-chocs.

Globalement, la ligne progresse vers un style plus premium avec, défaut ou qualité, un air hérité d'une autre marque du groupe.





A l'intérieur

Complètement revu, le tableau de bord affiche une rigueur toute germanique, même si le « cockpit » derrière le volant de 10.25 pouces apporte un peu de gaieté et que l'écran tactile central de 9.2 pouces offre toutes les fonctionnalités modernes : connexion aux smartphones, activation de certaines fonctions au travers du téléphone (We Connect), DAB+, Wi-Fi, etc. Le constructeur a également pensé au passager en offrant une multitude de prises USB-C.

Les sièges sont confortables et bénéficient du pack cuir « Vienna » (CHF 2'770.-). A l'avant comme à l'arrière, l'espace est important, y compris pour cinq personnes.

Du côté du coffre, c'est 583 litres qui sont à disposition (soit 67 litres de moins que la version thermique), extensibles à 1'613 litres avec les sièges rabattus. Mieux, sous le plancher du coffre, 60 litres sont à disposition pour ranger des éléments tels que les câbles ainsi que transformateur.

Comme on peut s'y attendre, Volkswagen a mis toutes les chances de son côté en offrant à la fois des accessoires à la mode mais aussi une finition et une qualité supérieure.









Sous le capot

C'est vraiment là que notre Passat GTE essaye de tirer son épingle du jeu en offrant – au choix – deux motorisations complémentaires utilisables en duo ou indépendamment une de l'autre.

Pour commencer, il y a ce petit 4 cylindres thermique de 1.4 litre et il offre des prestations attractives avec 156 ch entre 5'000 à 6'000 t/min et 250 Nm de 1'550 et 3'500 t/min avec une boîte DSG à 6 rapports. Côté électrique, c'est un engin de 85 kW, ou 115 ch, avec une batterie de 13 kWh.

En fonction du type de conduite et de l'autonomie restante, le conducteur peut opter pour une conduite 100% électrique ou, à l'inverse, passer à du 100% thermique et enfin opter pour les deux modes de propulsion et ainsi, bénéficier d'une voiture de 218 ch avec 400 Nm.

A noter enfin que la marque propose un mode de conduite pas très économique mais qui peut être utile en fonction des besoins : rouler avec le moteur thermique et recharger la batterie de 13 kWh en même temps. Bien entendu, cette option à un impact important sur la consommation (+30%). A l'occasion de mon essai, en utilisation classique mais avec quand même 80% d'autoroutes, je constate une consommation moyenne de 6.5 l/100 km.





Au volant

Désormais, monter dans une voiture hybride ou électrique, c'est devenu un jeu d'enfant : démarrage sans clé, sélection du mode D et en avant la musique ou plutôt, le silence si les batteries sont pleines.

D'office, notre Passat offre une expérience 100% électrique et ce pour environ 60 km en fonction de la conduite (c'est environ 30% de mieux que la génération précédente). Sachant que le trajet quotidien automobile moyen d'un Suisse est d'environ 38 km, c'est largement suffisant pour couvrir la plupart des besoins.

Ceci dit, il faut rappeler que les trajets du type autoroutier sont les plus énergivores et, à 120 km/h, les batteries seront vides en 30 à 40 km maximum. Autrement dit, sur l'autoroute, la Passat peut aisément rester sous les 5 l/100km et, une fois arriver en ville, passer à du 100% électrique.

Autre point à souligner qui a son importance dans une conduite en ville et quand les batteries sont pratiquement déchargées : la transition entre une propulsion 100% électrique et thermique se fait sans bruit et sans à coup. Je n'ai pas fait ce constat avec des hybrides mues par un moteur thermique diesel.

Sur le plan de la conduite, la Passat fait valoir son expérience et même si le badge GTE se veut un peu présomptueux, c'est dans une conduite coulée et suave que notre break se comporte le mieux en offrant un confort digne d'une expérience premium. La direction est précise et les imperfections de la route sont facilement gommées en fonction du mode de conduite.

Pour la partie freinage, il faut un peu prendre l'habitude de ce frein moteur qui peut être réglé au maximum afin de récupérer le plus d'électricité possible lors de la décélération. A l'usage, le freinage à disque devient presque superflu même si, sous certaines circonstances, il y a une légère vibration entre le passage du freinage régénératif et celui via les pinces de frein. Rien de gênant mais c'est notable et demande un peu d'habitude.

Enfin, VW souhaite également prendre le virage de la conduite autonome et là, de plus en plus, il y a des détails qui ne sont pas encore bien intégrés vis-à-vis d'une conduite classique. Par exemple, c'est très agréable de se détendre sur un trajet autoroutier et de laisser l'IQ.DRIVE assurer une bonne partie de la conduite. Toutefois, gros malaise en étant à 120 km/h quand le radar de la voiture « capte » le signe 80 km/h de la sortie d'autoroute pourtant situé sur une autre voie et que l'ordinateur décide de donner un coup de frein… la surprise est totale et c'est

vraiment désagréable. Heureusement, je n'étais pas suivi de près par un autre véhicule car au-delà d'être incongrue, cette « réaction » peut être dangereuse.



Verdict

Pour la huitième génération, Volkswagen pouvait difficilement se tromper et, en adoptant un pour mix électrique/thermique, la marque offre un ensemble cohérant pour des clients à la recherche d'un compromis entre le tout électrique et la motorisation thermique.

J'apprécie cette alliance qui me permet de rester détendu à l'entame un long parcours ou quand j'ai la flemme de brancher la voiture à ma prise électrique d'un jour à l'autre. Comme souvent avec un break, je me régale avec ce grand coffre pour transporter vélo, ski ou encore des courses pour 7 personnes afin de tenir 5 jours en autarcie.

A noter enfin que plusieurs pays ou villes en Europe ont annoncé la fin de la voiture thermique ou tout simplement l'interdiction de vendre ce type de véhicule

dans les 5 à 20 ans. Bien entendu, bénéficier de deux systèmes de propulsion signifie une plus-value importante : CHF 53’100.- pour la GTE et CHF 45’250.- pour un moteur classique avec une boîte DSG. A noter qu’à l’heure actuelle, le prix de la Passat GTE bénéficie d’une prime fournie par VW qui permet d’obtenir un rabais de CHF 5’400.- ; intéressant.









<u>Prix et options – Volkswagen Passat Variant GTE</u>

Prix de base : CHF 53’100.-

Peinture métallisée “bleu aquamarine” : CHF 950.-

Barres de toit anodisées : CHF 430.-

Caméra de recul : CHF 500.-

Sièges ergoComfort : CHF 1’340.-

Pack hiver 2 : CHF 270.-

Jantes alu Dartford 18 pouces : CHF 950.-

Easy Open avec Safe-Lock : CHF 1’420.-

IQ.LIGHT, feux arrière foncé : CHF 2’300.-

Régulation adaptive DCC : CHF 1’350.-

Head-up Display : CHF 600.-

Pack cuir Vienna : CHF 2’770.-

Vitres athermique AR : CHF 470.-

Régulateur Climatronic : CHF 160.-

Système Navi Discover Pro : CHF 2’150.-

Prime VW : CHF -5’400.-

<u>Prix TOTAL : CHF 63’360.-</u>





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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen Passat Variant GTE, ainsi qu’au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.








A lire aussi

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

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









