Essai – Volkswagen ID.3 : L’enfant du Diesel Gate

Alors que la fin de l’été 2015 voyait éclater l’un des plus grands scandales de la production automobile et faisait vaciller le groupe Volkswagen, son directoire a décidé de tout miser sur un renouveau au travers d’une migration de l’ensemble de ses gammes vers le tout électrique. L’ID.3, disponible en concession depuis la fin de l’année dernière, est le premier modèle de cette nouvelle offre sur un segment clé, celui des berlines compactes dont la Golf est emblématique. Son arrivée sonne d’ailleurs le glas de la Golf e dont VW vient d’annoncer l’arrêt de la production.

- Moteur électrique sur les roues arrière
- 204 ch
- 310 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 160 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.3 sec.
- Poids : 1’805 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’261 x 1’809 x 1’552
- Conso. mesurée : 19.13 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 42 g/km (A)
- dès CHF 39’450.-, mod.essayé: CHF 54’727.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

La propulsion électrique a assurément le vent en poupe : alors que, sous l'effet de la pandémie, le marché suisse s'est contracté de 24% en 2020, la progression des ventes de voitures électriques atteint +49% durant la même période (chiffres Auto Suisse).

Ainsi, Tesla a vendu plus de 5'000 Model 3 et Renault presque 2'900 Zoe. Viennent ensuite Hyundai avec le Kona EV, dont nous vous proposerons un essai complet prochainement, et Volkswagen avec cette ID.3 (env. 1'000 véhicules chacun) puis la BMW i3 (800 véhicules). L'ID.3 étant proposée que depuis l'automne dernier, ce chiffre montre qu'elle semble promise à un succès certain dans notre pays.

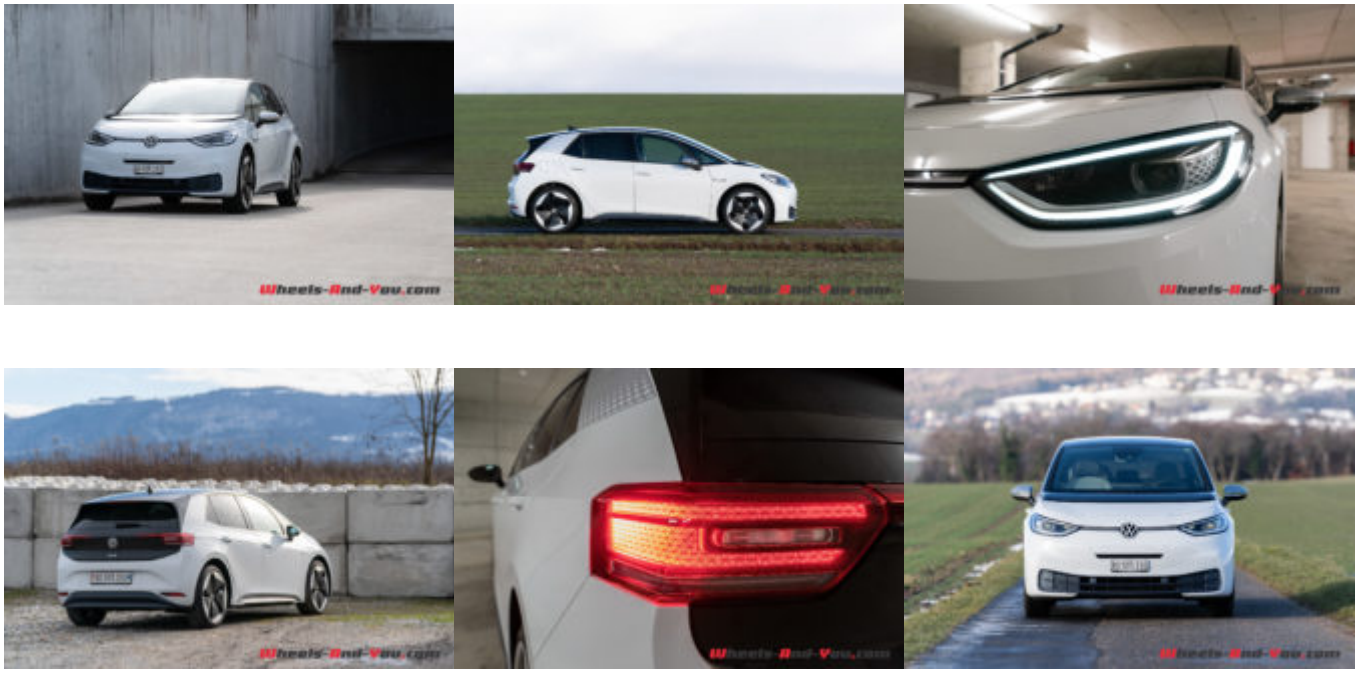
A l'extérieur

Je trouve que pour la première fois depuis longtemps, VW nous propose une esthétique véritablement renouvelée qui rompt avec certains codes stylistiques de la marque de Wolfsburg. Sa face avant très verticale et son immense pare-brise incliné naissant très en avant donne un aspect de petit monospace à l'ID.3. Avec des porte-à-faux minimums, la voiture semble râblée et parfaitement campée sur ses grandes roues.

Comparée à la Golf, l'ID.3 grandit à peine : même longueur, 3 cm plus large et 11 cm plus haute. Visuellement, on reste dans un gabarit équivalent. L'esthétique par contre fait un bond par son modernisme alliant rondeurs et angles saillants qui tranche avec celle de la Golf. La face avant semble sourire alors que c'est à l'arrière que l'ID.3 démontre une filiation VW.

L’ID.3 propose aussi un concept d’éclairage extérieur dit « intelligent » sensé communiquer avec le conducteur.

Globalement, je trouve l’ID.3 plutôt réussie par son aspect moderne mais consensuel.



A l’intérieur

En ouvrant la porte, je constate là aussi immédiatement la rupture avec les intérieurs VW traditionnellement assez austères et sans surprise. Les sièges tissu bicolores, un tableau de bord qui se résume à deux écrans, l’un centré derrière le volant, l’autre sur la console centrale, et quelques rares boutons tranchent avec le design intérieur habituel de VW. L’habitacle semble ainsi très grand par rapport à celui d’une Golf. L’assise est assez haute, batteries dans le plancher obligent, mais plutôt confortable. La qualité perçue est un peu moindre à mes yeux, notamment sur les panneaux de porte aux plastiques peu avenants et sensibles aux rayures.

Au premier abord, je suis un peu déboussolé par l’ergonomie à laquelle on se fait toutefois rapidement : absence de bouton de mise en marche, levier de marche avant/marche arrière rotatif en prolongation de l’écran gauche un peu dissimulé par le volant, il me faut quelques instants pour assimiler ces commandes. Le concept ID.Light se veut un moyen de communication entre la voiture et son conducteur. Il adopte une bande lumineuse dynamique au pied du pare-brise qui

s’anime selon les situations.

L’infotainment inclut Car Play et Android Auto et dispose de toutes les fonctions courantes. Par contre, le groupe VW propose toujours une finition polie des écrans qui retient la moindre trace de doigt. Dommage car ils ne sont jamais propres, comparés à ceux satinés de la Honda e ou de la Mazda MX-30 par exemple. Sur ma voiture de presse, ces écrans sont complétés par un affichage tête haute à réalité augmentée qui prévient notamment des dangers. Divers aides à la conduite sont aussi proposés de série, comme le régulateur de vitesse avec gestion de la distance par rapport au véhicule qui précède et le suivi de voie.

Au niveau volumes de chargement, ils sont quasi identiques à ceux proposés par la Golf : coffre de 385 litres (380 pour la Golf) et 1’267 litres avec les sièges rabattus (1’270 pour la Golf).

Sous le capot

Alors que l’ID.4 qui arrivera bientôt proposera quatre roues motrices, l’ID.3 se contente d’une motorisation sur le seul essieu arrière. Il s’agit donc d’une propulsion et j’avoue que ce choix, certes liés à la maximisation de l’espace de l’habitacle, me surprend de la part de VW.

Trois jeux de batteries sont disponibles, tous garantis 8 ans ou 160’000 km :

– la version Pure, non encore disponible en Suisse au moment de mon essai,

propose une capacité utile de 45 kWh associée à un moteur de 93 kW (126 ch) et 310 Nm affichant une autonomie WLTP de 330 km.

– les versions Life, Style, Family, Business et Tech sont toutes dotées d'un pack batteries de 58 kWh associé à deux moteurs de 107 et 150 kW pour la déclinaison Power (145 et 205 ch) et 310 Nm. C'est cette version Power qui équipe mon véhicule de test. L'autonomie WLTP est de 420 km pour la version 145 ch et 350 km pour la version Power.

– Enfin, la version Tour propose un pack batterie de 77 kWh associée au même moteur 150 kw et promet une autonomie WLTP de 550 km.

Ces packs batteries à haute tension acceptent une recharge rapide jusqu'à 125 kW en courant continu. Trois versions d'ID.Charger, chacune de 11 kW et qui diffèrent par leurs options de connectivité, sont disponibles pour équiper votre domicile. Et bien entendu, la voiture dispose d'une recharge automatique au freinage.

Tout cela pèse évidemment et ma voiture d'essai affiche 1'805 kg sur la balance.

Au volant

Pas de surprise au volant, je retrouve les sensations typiques de la propulsion électrique même si l'effet « tapis volant » que réserve souvent ce type de motorisation est moins présent que sur une Model 3 par exemple. La voiture

accélère franchement dès que j’actionne la pédale de droite. Avec les batteries dans le plancher, le centre de gravité est bas et la tenue de route sécurisante dans un confort relativement ferme. Les assistances de conduite veillent à l’adhérence de l’essieu moteur, évitant toute dérive, même sur chaussée glissante. Les bruits aérodynamiques sont bien filtrés, ceux des trains roulants un peu moins. C’est évidemment une perception subjective renforcée par le silence de la motorisation électrique.

Les trois modes Eco, Confort et Sport n’interviennent pour ainsi dire pas sur les accélérations ressenties. Le mode Sport durcit suspensions et direction, ce que je trouve parfaitement inutile sur un tel véhicule sans vocation sportive. Je reste donc le plus souvent en mode Eco. Je regrette que la position B, équivalant du système e-Pedal de la Nissan Leaf, ne ralentisse pas très franchement l’ID.3 et ne permette pas l’arrêt complet, tant ce système est agréable à la conduite lorsqu’on y a goûté.

Sur la neige, sans possibilité de supprimer le contrôle de stabilité, impossible de faire glisser l’auto. Avec ses grandes roues de 20″ motrices à l’arrière et le contrôle du patinage, la motricité est correcte lorsqu’on roule sur sa lancée mais en cas d’arrêt en montée, repartir s’avère parfois très difficile, voire impossible si la chaussée offre peu d’adhérence. Mieux vaut prévoir une bonne paire de chaînes dans le coffre pour la saison hivernale !

Un détail que je trouve agréable : on peut configurer le chauffage de l’habitacle, des sièges et du volant au démarrage de l’auto et cela quelle que soit leur position lors du précédent arrêt du véhicule. Je relève également que ma voiture est équipée d’un chauffage par pompe à chaleur (de série sur certaines versions). Par contre, il ne m’est pas possible de désactiver l’assistant de maintien de voie de manière permanente qui se réenclenche après chaque arrêt.

L’autonomie réelle du véhicule rechargé affiche 282 km, l’option recommandée par VW de ne pas charger la batterie à plus de 80% pour les courts trajets quotidiens étant activée par défaut. En la désactivant, à pleine charge, l’autonomie affichée ne dépasse jamais 302 km, ce qui me laisse supposer que cette autonomie est calculée sur la consommation moyenne longue durée qui, sur mon véhicule, affiche plus de 24 kWh/100km. Durant mon essai, je mesure une moyenne de 19.13 kWh/100km pour un usage majoritaire en mode Eco sur des routes vallonnées et environ 30% d’autoroute, soit 13.2% au-dessus des 16.9

kWh/100km annoncés en cycle WLTP pour mon modèle Power. L’autonomie réelle constatée lors de mon essai est donc d’environ 300 km.

Verdict

VW prétend que la production de l’ID.3 est climatiquement neutre grâce à l’utilisation d’électricité verte pour sa production ou celle des packs batteries ainsi que d’autres mesures non précisées. J’avoue avoir un peu de peine à croire cette affirmation dans la mesure où la production des matériaux nécessaires à sa construction ne semble pas inclue, ni le recyclage des batteries en fin de vie.

Pourtant, je trouve cette ID.3 plutôt bien née. Elle offre une esthétique indéniablement moderne, une habitabilité et un confort de bon aloi et un couple autonomie-performances assez comparable à celui de la Renault Zoe R110 dont le succès n’est plus à démontrer. Les chiffres de vente 2020 en attestent, le marché suisse lui réserve un bon accueil.

Elle ne rivalise toutefois pas avec une Tesla Model 3 même si ses prix inférieurs

devraient compenser ses performances en retrait autant sur le plan dynamique que celui de l’autonomie. Au moment de notre essai réalisé en janvier, la gamme ID.3, avec le pack batteries 58 kWh, débutaient au tarif de CHF 39’450.- pour la version Life 107 kW. Pour mon véhicule de test 150 kW, l’avantage est moins évident avec un prix de CHF 54’727.-. La version Tour proposant une autonomie réelle comparable à la Model 3 démarre à CHF 51’100.- et depuis mi-mars, l’entrée de gamme, à savoir l’ID.3 Pure, avec les batteries 45 kWh, est disponible dès CHF 33’200.-.

<u>Prix et options – Volkswagen ID.3 1ST Max Pro Performance</u>

Prix de base : CHF 52’900.-

Peinture métallisée “Blanc Glacier” : CHF 660.-

VW Garantie+ 4 ans / 100’000 km : CHF 990.-

Roues “Sanya” 7.5J x 20 – pneus 215/45 R20 : CHF 650.-

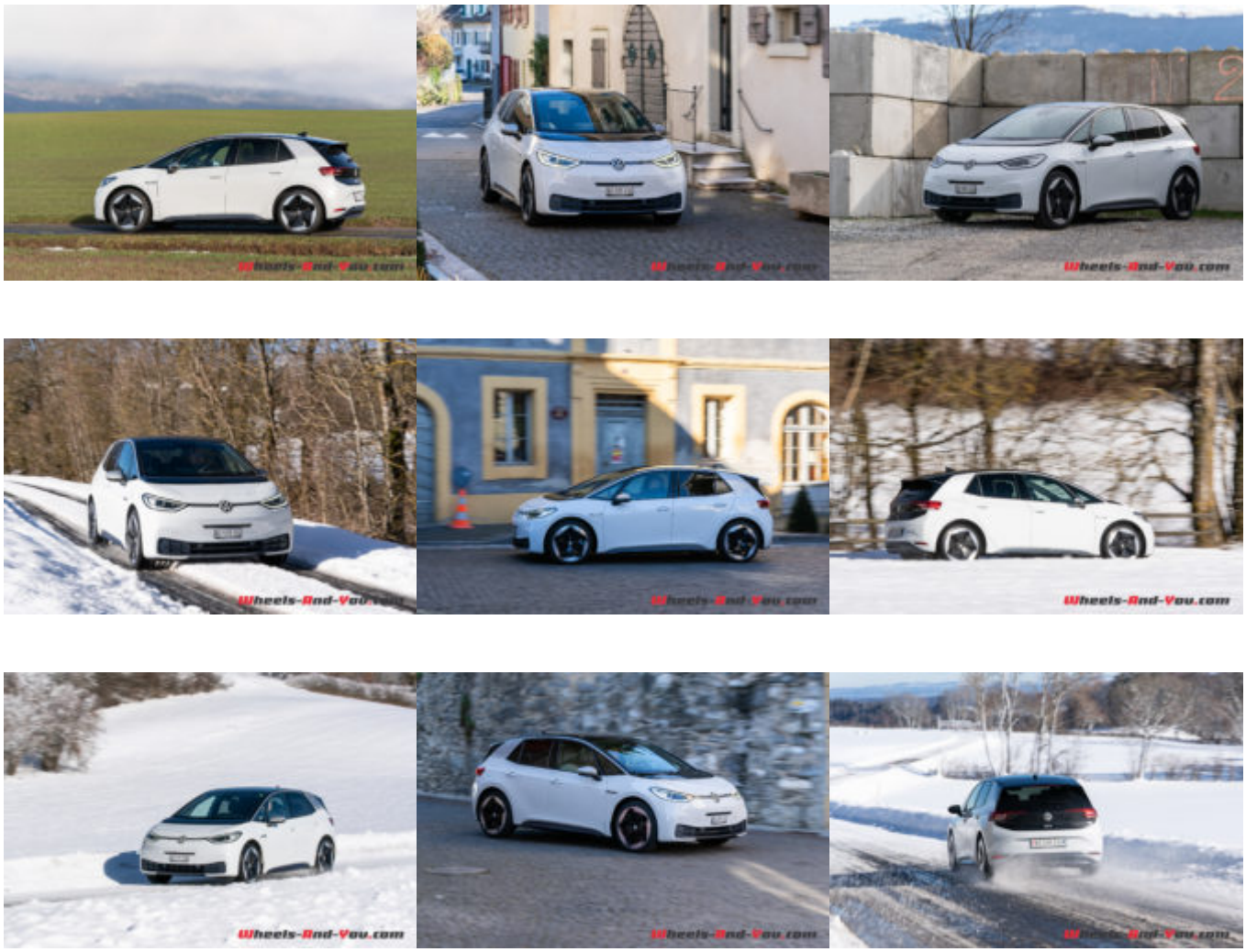
Prime VW : CHF -473.-

<u>Prix TOTAL : CHF 54’727.-</u>

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

Nos remerciements à Volkswagen Suisse (AMAG) pour le prêt de cette Volkswagen ID.3 1ST Max Pro Performance, ainsi qu’au garage AMAG Lausanne pour leur soutien logistique.

Merci également à CARACTERE Immobilier pour leur collaboration dans le cadre de notre séance photos.



A lire aussi

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

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