

ESSAI VOLKSWAGEN ID4 : une VW familiale 100% électrique

écrit par Luc Vandersleyen



La VW Id4, une ID3 en plus grand ?

Lors de l'essai de la [Volkswagen ID.3](#) nous avons signalé que cette nouvelle voiture électrique allemande était **résolument moderne** et conçue autour de son moteur électrique. Il en est de même pour l'ID4 que VW nomme SUV, mais qui n'en est pas un. Certes nous avons ici aussi, **un seul moteur électrique de 150 kW, soit 204 ch avec un couple de 310 Nm et, ici, une batterie de 77 kWh**, au lieu de 58 kWh. Il est vrai que l'ID.4 est plus grande :

- 4,58 m au lieu de 4,27 m ;
- plus large : 1,85 au lieu d'1,81 et
- plus haute 1,64 m au lieu de 1,57m.

Son poids est aussi plus important : 2.124 kg au lieu de de 1794 kg. Si bien que la capacité de la batterie qui passe de 58kWh à 77kWh compense juste cette différence de dimension et de poids. La vitesse maximale, bridée, reste identique : 160 km/h. Bien sûr, elle dispose des mêmes assistances à la conduite que l'ID.3. Comme cette dernière, c'est, aussi, une propulsion et elle est construite sur la même architecture « MEB ».





Prise en main de notre VW ID.4 d'essai

L'intérieur de l'ID4, spacieux mais peu flatteur ?

Bien que plus encombrante, plus massive et plus grande que l'ID.3, elle est assez semblable, mais n'est pas vraiment un SUV. Certes, elle est un peu plus haute, mais n'a ni une bonne garde au sol, ni de bons angles et ne dispose pas non plus de 4 roues motrices. Celles – ci sont réservées à la version GTX qui dispose d'un second moteur électrique à l'avant. Ses montants « A » sont volumineux et empiètent sur la visibilité. D'autre part, la position de conduite confortable est difficile à trouver malgré les multiples réglages des sièges avant. Ces sièges, justement, sont corrects, mais on les aurait aimés plus rembourrés. **Le tableau de bord, comme celui de l'ID.3 est résolument moderne avec des matériaux solides, mais peu flatteurs** et l'ergonomie, qui pourrait être meilleure, est « moderne » avec un écran central qui reprend toutes les fonctions.







Point positif, on dispose d'un grand « fourre-tout » central à l'avant. **A l'arrière l'espace est suffisant pour tout type de personne.** Une banquette coulissante aurait néanmoins été un plus pour améliorer l'habitabilité de cette VW ID.4. Bien que plus longue, nous n'avons pas beaucoup plus de confort pour les passagers arrière. Cependant, le coffre passe à 543 l tandis que sièges arrière rabattus, on passe à 1575 litres. Bien sûr, **l'aménagement intérieur est intelligent, mais manque de raffinement. Ce qui est dommage pour une marque comme Volkswagen, surtout en regard du tarif !** Bien sûr, l'architecture MEB, qui dissimule soigneusement les batteries lithium-ion dans le plancher sandwich, permet d'avoir un **habitable spacieux** alors que l'empattement est très proche de celui de l'ID.3.







Mais qu'en est-il sur la route ?

Comme sur cette dernière, le démarrage s'opère sans clé ni bouton. Il suffit d'être assis devant le volant ,d'une simple pression sur la pédale de frein et de tourner le bouton du combiné d'instrument sur D ou B pour démarrer en silence, mais vivement si on enfonce la pédale de droite ! Rouler aux vitesses permises ne pose aucun problème et l'ID.4 s'insère très bien dans le trafic. **En utilisant la position B ou dispose d'un bon frein moteur et en ville on peut réaliser de belles économies d'énergie.** Comme sur sa petite sœur, le rayon de braquage est vraiment réduit : 10,20 m et cela facilite les manœuvres, un gros plus ! Le confort est correct avec un bon amortissement et les irrégularités de la chaussée sont bien absorbés, mais les casse-vitesses doivent être franchis en douceur.





Bien que lourde, **ID4 se montre, sur route, très stable et reste très neutre en virage. Les bruits de roulement restent malheureusement élevés sur autoroute** ce qui empiète sur le confort. Point étonnant, les freins arrière sont munis de tambour malgré la masse de 2 tonnes et la puissance en jeu, cela n'est pas courant. Bien sûr, on dispose de 4 modes de conduite pour ajuster la sensibilité de la voiture à nos désirs. Néanmoins, les changements entre ceux – ci restent minimes. On notera également que **le chauffage fonctionne avec une pompe à chaleur afin d'être moins énergivore.**





Hors de l'asphalte, l'ID.4 ne peut parcourir que de très bons chemins. Sa motricité est vite mise en défaut et, comme déjà signalé, sa garde au sol et ses angles ne permettent pas

d'aller très loin.

Autonomie et recharge de notre VW Id4 d'essai

Si l'autonomie promise est de 522 km, **après recharge, nous n'avons jamais eu plus de 425 km.** En ville cette autonomie suffit et s'avère assez juste avec les kilomètres réellement parcouru. Sur route par contre, elle est très variable en fonction des conditions climatiques. Nous avons pu parcourir un trajet de 40 km par bon temps et température agréable en consommant sensiblement 40 km, mais le même trajet, sous la pluie avec les phares nous a réduit notre autonomie de 80 km...







Consommation électrique

La recharge, à Bruxelles, sur une borne de 11 kWh prend environ 8h, ce qui est beaucoup. **La consommation moyenne de notre essai a été de 18,6 kWh/100km et en ville, nous étions à 14,4 kWh/100km** (les conditions climatiques furent tempérées pendant l'essai). Rappelons que le poids maximum de l'ID.4 est de 2660 kg et qu'il peut tirer une remorque freinée de 1000 kg. La charge admise sur le toit ou sur le point d'attelage est de maximum 75 kg.



Budget : VW id4 pro performance 77 KWh

Notre véhicule d'essai était **un modèle de base**. Certes avec une dotation très complète et suffisante. Même ses très belles jantes en alliage léger « Drammen » de 8j x 20 pouces à l'avant et de 9j x 20 pouces à l'arrière étaient d'origine. De même du dispositif d'attelage rabattable. Malgré tout le « keyless entry », notamment, faisait défaut. Notre ID.4 1st de 77 kWh et 150 kW (204 ch) coûtait **47.280,00 Euros**. Ce prix est à peine plus élevé que celui de [l'ID.3](#) essayée au printemps : 45.310,00 Euros. Cela reste élevé pour une berline moyennement/peu équipée et confortable sans plus.



Mise en page : [Nicolas VANDERSLEYEN](#)