

LA VOLKSWAGEN ID.5 GTX : L'ELECTRIQUE SPORTIVE DE VW !

écrit par Luc Vandersleyen



La crise du Covid'19 a paralysé de nombreux constructeurs automobiles qui ne recevaient plus les « puces » électroniques de leurs modèles. **Ce fut le cas de l'ID.5 de Volkswagen, la version SUV-Coupé de l'ID.4 dont la commercialisation a été fortement retardée.** Arrivée finalement en **septembre 2022.** Avec 4,60 m de long, 1,852 m et 1,62 m de haut, l'ID.5 est 15 mm plus longue et 24 mm plus basse que l'ID.4. La largeur, elle, est identique. **Cet SUV coupé avec son toit plongeant à l'arrière est aujourd'hui à la mode chez de nombreux constructeurs.** Il permet une meilleure pénétration dans l'air et donne une allure sportive. **Rappelons, cependant, que c'est le constructeur coréen SsangYong, passé sous le contrôle de Daewoo, puis racheté par le chinois SAIC, qui a proposé, pour la première fois, ce concept en 2006 avec son modèle Actyon.** Cette ligne de toit fuyante étonnait pour un SUV dont le coffre était vraiment trop petit. De plus, cette Actyon, qui était trop lourde -1917 kg- et de conception dépassée, était loin d'être dynamique. **Deux ans plus tard, BMW reprenait ce concept d'SUV coupé, mais en préservant les capacités du coffre.** Rappelons, aussi qu'au début de 2021, Skoda a commencé à commercialiser la cousine de l' ID.5, [l'Enyaq Coupé iV RS](#) qui a la même base technique et que nous avons essayé récemment.







PRESENTATION DE NOTRE VW ID.5 GTX 220 kW :

Comme la [Skoda Enyaq Coupé iV RS](#), notre VW ID.5 GTX est construite sur la plateforme MEB du Groupe et dispose de 4 roues motrices et d'une batterie de 82 kWh (capacité de 77 kWh nette). Il y a, donc, aussi un second moteur sur l'essieu avant. Ce dernier est de type asynchrone de 109 ch (80 kW), tandis qu'à l'arrière VW a gardé le moteur synchrone de 204 ch (150 kW) de la version 2 roues motrices. Au total, on dispose de 299 ch (220 kW) et 460 Nm. Le chargeur embarqué est de 11 kW. L'autonomie annoncée par le constructeur est de plus de 500 km, mais la réalité est toute autre. Nous verrons cela ci-dessous. Ajoutons que notre ID.5 GTX est équipée du système de phares intelligents IQ.LIGHT, une technologie matricielle qui permet de rouler avec les feux route en permanence sans éblouir les autres usagers de la route. Et un élégant bandeau lumineux s'étire des phares LED au logo VW au centre du bouclier. A l'arrière les feux LED à effet 3D sont animés de feux stop et de clignotants dynamiques intégrés.







Bien sûr, notre modèle d'essai était pourvu de **nombreux Packs** et nous disposions d'un **habitacle assez luxueux et d'un toit vitré panoramique**. Dans l'habitacle, on retrouve l'aménagement des ID.3 et ID.4 avec un **tableau de bord très moderne** avec un écran central très complet, mais il faut l'utiliser pour tout et donc pour la climatisation ou les médias, notamment. Malheureusement, cela n'est **pas très ergonomique / pratique et le système est assez lent par moment**. De plus, si les aspects pratiques sont soignés, il y a encore **beaucoup de plastiques durs**. Cependant, grâce aux nombreux Packs, dont le « **Pack Comfort Plus** » et le « **Top Sport interior Plus** », notre **habitacle est assez luxueux**.

Ainsi, nous avons une planche de bord X-Blue, des sièges avant ErgoActives avec appuies-tête intégrés et bandes centrales en microfibres « ArtVelours » avec appuis lombaires à réglages pneumatiques. De plus, nous avons la **clim « Air Care Climatronic »** et une pompe à chaleur. L'espace pour les **passagers arrière est généreux** et le **toit vitré panoramique inonde l'habitacle de lumière**. Le

coffre reste **d'une excellente capacité** avec 549 litres qui peuvent passer à 1.600 litres en rabattant les dossiers des sièges arrière. De petits rangements sous le plancher permettent de ranger les câbles de recharge.



















EN ROUTE AVEC CETTE VW ID.5 GTX

Bien sûr, comme avec toutes les voitures électriques, nous démarrons en silence et disposons d'une belle accélération (0 à 100 km/h en 6,3 sec !). Outre le silence, **le confort est au rendez-vous avec le « Pack Sport Plus »** qui nous offre la régulation adaptative des trains roulant et le **Dynamic Châssis Control DCC** avec sélection du profil de conduite et les amortisseurs arrière DCC et sport à l'avant, mais aussi la direction progressive. En ville, cette grande voiture se montre agile avec de bonnes reprises. Sur Route et autoroute, la suspension DCC fait un excellent travail. **Les inégalités de la route sont parfaitement filtrées et cet SUV se montre très vif et rassurant sur route sinueuse.** Bien sûr, **la motricité est sans défaut grâce aux 4 roues motrices.** Comme avec tous les moteurs électriques, les accélérations sont linéaires et très silencieuses. Cependant, **on sent quand même que cet SUV coupé pèse quelques 2.242 kg à vide** et peut avoir, en charge 2.750 kg. La vitesse maxi est limitée à 180 km/h. Pour le freinage, nous avons utilisé le plus souvent **la position « B »** qui

assure **un freinage régénératif**, qui se révèle efficace en conduite normale. Cependant, si on roule un peu vivement, il faudra tenir compte du poids de la voiture lors des freinages et des virages.









LA CONSOMMATION ET LE COUT DE NOTRE VW ID.5 GTX

Lors de notre semaine d'essai, nous avons parcouru plus de 800 km avec beaucoup d'autoroute. Notre **consommation a été de 18,8 kWh/100 km en ville** et sur petites routes, **mais de 22,2 kWh/100 km sur autoroutes avec des pointes à 26 kWh/100 km**. Bien sûr, s'il a beaucoup plu, les températures ont été assez faibles, allant de 1 à 15° environ. Encore une fois **l'autonomie est fortement influencée par les températures et la conduite sur autoroute**. Si la batterie chargée à 100% annonçait une autonomie d'environ 400 km, **la réalité était plutôt de l'ordre de 360 km**. Sur les bornes bruxelloises de 7,4 kW, une recharge de 50% demandait environ 5 h30. Bien sûr, sur borne rapide, on pourra recharger en 40 minutes jusqu'à 80%. Du côté du prix notre **VOLKSWAGEN ID.5 GTX valait 57.205 Euros**. Bien sûr, il y a une série d'options :

- Peinture ext. Silver Metal./Black : 720 Euros
- Dispositif d'attelage rabattable : 1.040 Euros
- Pack Comfort Plus : 595 Euros

- Interface USB-C
 - Console centrale avec volet Roulant
 - Pare-brise dégivrant
 - Détecteur de pluie
 - Lave-glace à dégivrage
 - Clim "Air Care Climatronic
-
- Pack Assistance Plus: 3.330 Euros
 - Pack Sport Plus: regulation DCC: 1.345 Euros
 - Pack Infotainment "Plus": 1.355 Euros
 - Pack Design Plus: Vitres insonorisées : 1.635 Euros
 - Jantes Narvik 21 pouces : 560 Euros
 - Pompe à chaleur : 1.185 Euros
 - Top Sport interior Plus : 3.325 Euros
 - Préparation livraison: 287 Euros

Soit un montant de 15.367 Euros et donc un total de **72.572 Euros.**







LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
--	-----------	----------	---------

Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	0,00€
Taxe de circulation annuelle	92,93€	92,93€	0,00€
Eco malus	/	0€	/

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen