

# VOLKSWAGEN ID.7 Tourer Pro S Business Sport de 210 kW (bat 86 kWh)

écrit par Luc Vandersleyen



C'est en 2019 que Volkswagen a présenté au salon de Francfort son premier véhicule électrique : l'ID.3. Il y avait, certes, au début, quelques défauts de jeunesse et une autonomie limitée. Cela n'a pas empêché le constructeur de poursuivre avec de nouvelles versions électriques et notamment : l'ID.4, l'ID.5 ou l'ID.Buzz. Avec eux, la gamme ID s'est perfectionnée, et s'est fiabilisée. **Aujourd'hui, l'ID.7** que nous essayons pour vous **semble être arrivée à maturité**. Il y a, même, en fait, maintenant, une **belle berline et un beau break (Tourer)** haut de gamme. Et ce **Tourer** est, donc, en concurrence avec les BMW i5 Touring, Hyundai i30 Wagon, Audi A5 ou A6 Avant ou les Skoda Octavia ou Superb Combi. Si au début, les véhicules électriques étaient principalement des SUV, on a, aujourd'hui, des véhicules de type **berline ou break avec une ligne plus aérodynamique** et, ici, la surface frontale ne dépasse pas 2,45 m<sup>2</sup>. Ceci **améliore** d'une part la **consommation**, mais **surtout l'autonomie**. Voici l'essai de ce VW ID.7 Tourer Pro S Business Sport de 210 kW (286ch) avec une batterie NMC de 86 kWh.







## **PRESENTATION DE NOTRE VOLKSWAGEN ID.7 Tourer Pro S Business Sport de 210 kW (bat. De 86 kWh) :**

Dans le segment de ces grandes berlines et grands breaks, **les constructeurs vendent plus de breaks que de berlines**. Il est donc logique que le VW ID.7 soit aussi décliné en **Tourer** (break). Il est **aussi élégant que la berline**. Avec ses 4,96 m de long et est parmi les plus grands breaks de la production européenne. Il dispose, donc d'un grand empattement et **offre une belle habitabilité**. Il est dérivé de la berline avec une simple modification de la ligne du toit à l'arrière. On retrouve, donc, aussi chez lui les **lignes du concept ID Vizzion** qui avait été présenté à Genève en **2018**. Il repose sur la **plateforme modulaire MEB de VW**, fait pour les véhicules 100% électriques du Groupe. Son **moteur électrique Bosch APP 550** développe **210 kW (286ch)** avec **545 Nm** de couple. Il entraîne un réducteur Unique **vers les roues arrière**. Le rotor de ce moteur

est de **conception nouvelle** car il est doté d'aimants plus puissants et est capable de supporter des charges thermiques plus importantes grâce à un nouveau stator et ceci grâce à un refroidissement par huile et par eau. Il a, ainsi, une meilleure stabilité thermique. D'autre part, la **boîte a aussi été optimisée** au niveau des frottements internes. **Tout ceci améliore l'autonomie** qui dépasse les 600 km (621 km d'après le constructeur).





**L'habitacle n'est pas en reste** avec un design très sobre, mais fonctionnel. Les **matériaux** sont **de qualité** et la  **finition est soignée** d'autant, que notre ID.7 Tourer était équipé du « Pack Design Plus ». Le **tableau de bord** , **très linéaire**, est aussi très sobre avec, **devant le conducteur, un petit écran** de la hauteur des ouïes de ventilation pour des informations de base, mais complété d'un **affichage tête haute plus complet**. **Au centre**, il y a un **grand écran tactile de 15 pouces** avec un agencement assez logique des menus et une nouvelle ergonomie. Il faut passer par cet écran pour un grand nombre de fonctions. Il demande un peu de pratique. Certes, la barre supérieure donne accès direct aux différents menus, tandis que la barre inférieure permet le réglage de la climatisation et du volume de la radio. Cependant, il faudra régler, à partir de l'écran, l'orientation des flux d'air des ouïes de ventilation... La **commande de boîte** se trouve à **l'arrière droite du volant** et reste bien pratique. L'habitabilité est généreuse et toutes les places sont confortables. En plus un grand toit panoramique (avec notre pack Design Plus) illumine l'ensemble de l'habitacle. Les **sièges avant « ErgoActive »** soutiennent bien

et sont très confortables et leur **revêtement en microfibras ArtVelours Eco perforées** est agréable au toucher. A l'arrière, la banquette est très confortable pour 2 personnes car les places latérales sont un peu creusées. Le **coffre**, lui, est particulièrement grand avec un **volume de 605 à 1714 litres**, mais, il n'y a **pas de frunk** pour les câbles de recharges. Signalons, aussi, que notre **VW ID.7 Tourer pèse 2.235 kg à vide et peut transporter 465 kg**. Il ne peut, malheureusement, tracter qu'1,2 tonne !











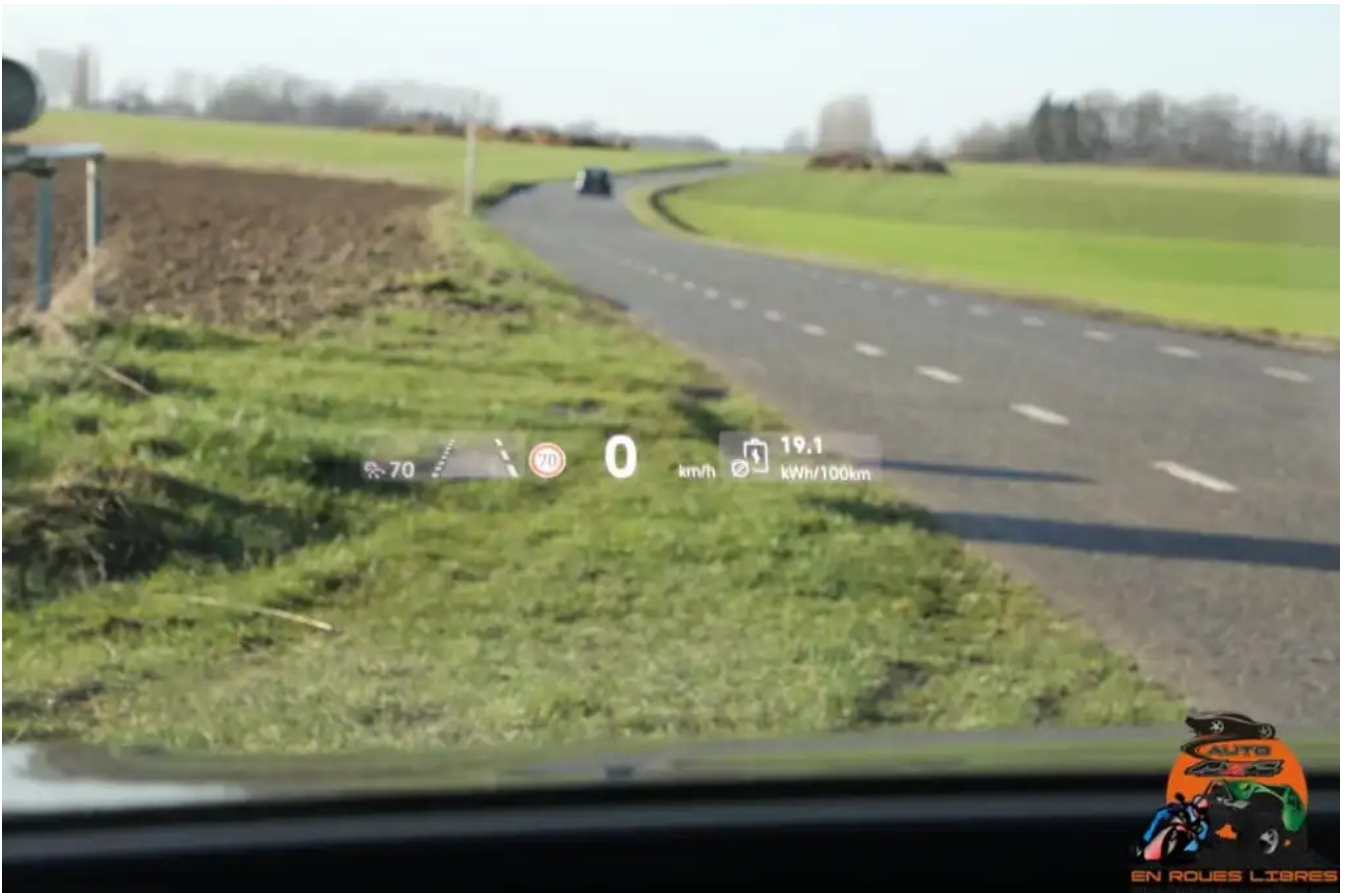






# EN ROUTE AVEC NOTRE VOLKSWAGEN ID.7 TOURER PRO S Business Sport 86 kWh 210 kW (286 ch) :

Confortablement installé à l'arrière du volant, nous **démarrons en silence avec un très grand confort**. Non seulement notre siège « ErgoActive » est excellent, mais les ingénieurs ont fait un très **beau travail sur les liaisons au sol**. Bien sûr, il y a toujours un système avec des pseudo McPherson à l'avant et un essieu multibras à l'arrière. Cependant, toutes les liaisons élastocinématiques ont été recalibrées **afin d'améliorer le guidage et le filtrage**. Ainsi, le pilotage des amortisseurs est plus réactif et on ressent plus les différences entre les différents modes de conduite (Eco, Confort, Sport). Si le confort de marche est de haut niveau, il en est de même du **confort acoustique**. Il est vrai qu'avec l'option « **Pack Design Plus** », nous avons, non seulement le « **Dynamic Chassis Control** » et une direction progressive, mais, aussi, les **vitrages insonorisés**. En plus, la visibilité est excellente et les caméras fonctionnent, aussi, très bien. La conduite en ville se fait sans problème, malgré les dimensions de notre break de 4,96 m de long et d'1,88 m de large plus les rétros... En plus, avec un diamètre de braquage de 10,9 m (3 tours de volant), ce **grand véhicule** est très **maniable et s'insère facilement dans la circulation urbaine**. Ici on restera en mode « COMFORT », qui est sélectionné par défaut. **Sur routes normales**, ce grand break **parfaitement équilibré** avec son centre de gravité très bas, grâce à la batterie, a un **excellent comportement**. Les relances sont vigoureuses grâce à la belle puissance de 286 ch, mais aussi au couple de 545 Nm. Et en mode « Sport », il est encore plus efficace. Certes, avec un amortissement plus ferme. **Sur autoroute**, on pourra rester en mode « Confort » et **rouler sans arrière-pensée** aux vitesses autorisées car **son autonomie n'est pas négligeable**.





## **LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE VOLKSWAGEN ID.7 TOURER Pro S Business Sport 86 kWh de 210 kW (286 ch) :**

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons consommé en moyenne **18,9 kWh/100 Km**, ce qui nous donne une **autonomie d'environ 450 km**. Cependant, lors de petits trajets en ville avec des températures sous les 10° C, nous étions, facilement, entre 20 et 25 kWh/100 km. Lorsque la batterie est remplie à 100%, l'autonomie affichée est de 603 km... De série ce ID.7 Tourer dispose d'un **chargeur embarqué de 11 kW triphasé**, mais sur les petites bornes bruxelloises de 7,4 kW, – qui débitent, souvent, moins de 5 kW, il nous a fallu 8,30h pour passer de 60 à 100%. Alors qu'avec une borne de 11 kW, sur ce même temps on aurait pu passer de 0 à 100%. Bien sûr, **sur bornes rapides de 150 kW**, on peut passer **de 20 à 80% d'autonomie en 28 minutes**. A

noté, que notre véhicule était équipé, en option, d'une pompe à chaleur.

En ce qui concerne le prix, notre **VOLKSWAGEN ID.7 Tourer Pro S Business Sport de 210 kW (286ch) avec batterie de 86 kWh valait 78.685 Euros, mais il y avait une réduction de 10.355 Euros et donc son prix était de 68.330 Euros.**

Bien sûr, il y avait quelques options :

- Dispositif d'attelage rabattable : 1.180 E
- Pack Design Plus avec toit panoramique, Pack Design, Dynamic Chassis Control, Direction progressive, régulation dynamique des phares, IQ.Light : projecteurs LED, Feux arrière LED. Feux pour mauvais temps, Amortisseurs sport à l'avant, Amortisseurs à l'arrière pour suspension adaptative, Verres insonorisés et vitres arrière assombries, Régulation adaptative des trains roulants, Easy Open & Close : 1.500 E
- Jantes de 20 pouces MONTREAL Pneus AirStop en 235/45 R 20 et 255/40 R 20 615 E
- Pompe à chaleur : 1.000 E
- Contribution environnement : 10 E
- Préparation livraison : 395 E

Total des options : 4.700 E

**Notre ID.7 Tourer d'essai valait, donc : 73.030,00 E**





