

Volkswagen e-Up : Mieux qu'une Zoé ?

Volkswagen a mis sur le marché l'e-Up. Cette petite citadine électrique vient en quelque sorte concurrencer la Zoé de chez Renault. Mais en a-t-elle vraiment l'étoffe ?

Réponse.

Les voitures électriques sont en plein développement. Si les lancements se succèdent depuis quelques années avec la Nissan Leaf, la Smart Electric Drive, les Chevrolet/Opel Volt/Ampera, les Renault Twizy et Zoé ou encore plus récemment la BMW i3, cela ne veut pas dire pour autant que le marché penche réellement pour le tout électrique. En cause, l'autonomie qui, malgré les très gros progrès réalisés sur les batteries, demeure assez restreinte, la difficulté avec laquelle il est possible de recharger sa voiture avec le réseau de bornes presque inexistant dans l'Hexagone et bien entendu, le prix. Volkswagen se lance à son tour dans la bataille en piochant dans sa gamme avec sa plus petite citadine, la Up.

SIGNES EXTÉRIEURS ?

À première vue, l'e-Up ressemble en tout point à une Up normale. Cette urbaine ultra compacte reste la cousine des Skoda CityGo et Seat Mii avec son style assez cubique même si en cherchant à lui trouver des signes extérieurs d'écologie, on remarque une face avant légèrement modifiée afin de fluidifier l'écoulement d'air sur la carrosserie et des jantes spécifiques. La trappe à essence a été remplacée par deux types de prise pour la recharge. Une fois à bord, rien de très neuf non plus puisque l'on retrouve l'ambiance de la Up qui n'est d'ailleurs pas si lointaine de celle de la Seat Mii, sauf pour quelques détails comme des boutons un peu plus soignés (cerclés de chrome). Côté volume, même si les places arrière ne feront pas de miracles pour les grandes tailles (la Up ne mesure que 3,54 mètres de longueur), il reste 100 % identique à celui de la Up normale. Le constructeur a eu la bonne idée d'opter pour une batterie totalement plate située en sandwich dans le plancher de la voiture, si bien que le coffre conserve ses 251 litres de contenance.

UTILISATION PÉRIURBAINE

Pour animer cette petite citadine, le moteur thermique est remplacé par un petit bloc électrique d'une puissance de 82 ch pour un couple de 210 Nm, le tout disponible dès le démarrage. Un détail qui a son importance puisque cette e-Up permet une accélération bien plus forte que la version essence. Si l'épreuve du 0 à 100 km/h nous importe peu en ville, celle du 0 à 60 km/h effectuée en 5 secondes seulement prouve que cette e-Up, comme la plupart des voitures électriques, offre de meilleures prestations que la plupart des voitures essence au démarrage. Bien entendu, on retrouve toute la maniabilité de la Up, mais avec un meilleur agrément de conduite et un silence de fonctionnement quasi-absolu. Point important, l'e-Up bénéficie de plusieurs modes permettant d'économiser de l'énergie agissant aussi bien sur la gestion moteur, ou encore la climatisation et le chauffage. De quoi gagner quelques précieux kilomètres d'autonomie. Celle-ci est annoncée au départ à 160 km, mais il suffit que la température extérieure tourne autour de 0 (les batteries n'aiment pas le froid) pour la voir chuter à 90 km, surtout avec le chauffage en route. Toujours est-il qu'avec une telle autonomie, on peut encore composer relativement facilement sans trop de stress même s'il est certain que cette Up ne devra pas s'aventurer au-delà de la périphérie. Car c'est bien là le principal problème en France à l'heure où les pouvoirs publics nous font l'apogée de la voiture électrique : hormis quelques villes

disposant d'un système de location de voiture électrique à la journée (de type Autolib') dont le réseau prévoit des bornes de recharge à condition de prendre un abonnement, les parkings et les emplacements prévus pour les voitures électriques sont encore bien trop rares en France.

FACE À LA ZOÉ ?

Face à une Renault Zoé, la Volkswagen e-Up se révèle plus compacte et n'offre pas un volume habitable réellement comparable. Côté autonomie, la Renault fait mieux avec une capacité maximale de 210 km. Toutefois, il faut noter quelques détails très importants. La Zoé est livrée avec un seul type de prise (type Wall Box) alors que l'e-Up bénéficie également d'une prise standard 220 V et peut donc se recharger partout. Vendue 25 950 euros (prime de 6 300 euros non déduite), l'e-Up est indéniablement plus chère que la Zoé. Mais pour rappel, avec Renault, la batterie ne vous appartient pas. Vous devez vous engager sur l'une des formules de location dont le coût mensuel varie entre 70 et 122 euros. La Volkswagen e-Up représente donc un très bon accès au monde de l'électrique.