

## Hybride rechargeable : A bord de la Volkswagen XL1



Hybride rechargeable : A bord de la Volkswagen XL1



Elle ne devait être qu'un concept-car, les clients de Volkswagen en ont décidé autrement : la XL1 a été produite à 200 exemplaires. C'est dire si on ne la rencontre pas à tous les coins de rue. L'Avem a pu monter à bord de ce véhicule hybride rechargeable hors norme plus commercialisé : un privilège apprécié !

### **POUR LE PRIX D'UNE TESLA MODEL S P85+**



Magie du Vendée électrique Tour dont l'édition 2015 s'est achevée samedi dernier, 6 juin : il était possible de croiser et parfois de s'installer à bord d'engins très divers dont le principal point commun est d'être peu courants sur nos routes. Parmi eux, la Volkswagen XL1 fait tout de même le bonheur de 200 propriétaires qui ont acquis un bolide très spécial, plutôt déroutant, mais furieusement différent des productions à destination du grand public. A côté d'elle, la très électrique Tesla Model S, dont la version P85+ avec quelques options s'échangeait en 2014 à peu près au même prix, c'est-à-dire un peu plus de 110.000 euros, fait figure de voiture trop banale et/ou répandue !

## 24 CT

Comment dire, sans froisser les amateurs du genre !? Asseyez-vous à côté du pilote, fermez les yeux, attendez que l'accélération soit suffisante pour que le bicylindre diesel de 0,8 litre de cylindrée démarre, et laissez vous transporter... dans le temps ! A son bruit, on jurerait être à bord d'une Panhard 24 CT des années 1960, ou presque. Une simple impression ! Un simple constat ! Mais surtout pas un jugement négatif ! Nous sommes dans un véhicule hors norme, qu'il ne s'agit surtout pas de démonter : quel en serait l'intérêt ! D'ailleurs, la boîte DSG à 7 rapports a vite fait de nous faire remarquer notre anachronisme, en dépit de sa très grande discrétion.



## MOINS DE 1 LITRE



Dévoilé sous les mêmes traits en 2011 au salon de Francfort, en Allemagne, en évolution d'un premier prototype présenté en 2002, l'engin a dispersé sa petite série de 200 exemplaires en 2014. A l'origine du concept, il s'agissait de réaliser un véhicule qui ne consommerait pas plus d'un litre de carburant pour parcourir 100 kilomètres. Pari gagné, puisque les chiffres officiels, très relatifs pour les hybrides rechargeables, font état

de 0,9 litre, pour 21 grammes de CO<sub>2</sub> rejeté par kilomètre. Voilà pourquoi la contenance du réservoir de gazole ne dépasse pas les 10 litres, pour une autonomie totale supérieure à 500 kilomètres.

## 50 KM EN SILENCE



La XL1 sait aussi rouler sagement en silence, sur 50 kilomètres en théorie, réajustés à 35 km dans la pratique. On retrouve l'atmosphère feutrée typique aux Volkswagen branchées. On se sent à bord comme dans un cocon, mais on se demande tout de même, au préalable, comment, lorsqu'on est grand, il est possible de se glisser sous le toit qui ne s'élève qu'à 1,18 mètre ! Et pourtant, notre pilote-accompagnateur mesure 1,90 mètre, et

ça passe. Lorsque le TDI de 48 chevaux (35 kW) placé à l'arrière reste muet, c'est un appareil électrique de 20 kW qui entraîne le bolide, alimenté par une batterie lithium-ion d'une capacité de 5,5 kWh. Cette dernière se régénère sur le secteur via un chargeur amovible qui prend place derrière le moteur, et nécessite d'effectuer manuellement 2 opérations de branchement : l'une sur le véhicule, l'autre du côté de la source en électricité. De concert, les 2 blocs, d'une puissance combinée de 69 chevaux, peuvent faire atteindre le 160 km/h à la XL1, après un passage par la barre des 100 km/h en un peu plus de 12 secondes.

## UN HABITACLE TRES SPECIFIQUE



Stricte 2 places, la XL1 dispose de 2 sièges fins, dont celui du passager est décalé vers l'arrière. Cet artifice permet au conducteur d'avoir plus d'aisance dans ses mouvements, sans envoyer son coude droit dans le flanc gauche du copilote qui, lui, dispose d'un bon espace pour déployer ses jambes. C'est tout de même mieux que l'implantation en enfilade imaginée à l'origine.

On entre à bord et on en ressort finalement plus facilement que dans une BMW i8, également équipée de portes qui s'ouvrent en élytre. Le mouvement à imprimer pour cela à son corps est moins ample, plus naturel, à condition d'avoir conservé un minimum de ressort musculaire, bien sûr !

### **RETROVISION NUMERIQUE**



Si la XL1 semble partager un peu la silhouette d'un manchot de l'hémisphère austral, c'est sans doute en raison de l'absence de rétroviseurs classiques, remplacés des 2 côtés par des caméras carénées à l'extérieur, et de petits écrans incrustés dans la garniture intérieure des portières, sous l'avant des vitres latérales. Globalement, cet équipement facilite les marches arrière du fait de l'absence de lunette. Mais son usage par temps très ensoleillé reste problématique du fait d'un apparent manque de contraste et des reflets inévitables.

### **DEGRAISSER POUR VISER L'EFFICIENCE**



Obtenir un comportement sportif d'un engin équipé de moteurs relativement peu puissants nécessite de jouer sur 2 tableaux : l'aérodynamisme et le poids. L'engin, à vide, ne pèse que 795 kilos, dont 227 sont consacrés à l'ensemble du groupe motopropulseur. Cette performance repose sur le choix des matériaux : du magnésium forgé pour les roues, du carbone céramique pour les disques de frein, de l'aluminium pour le châssis, de la fibre de bois pour la planche de bord, du polycarbonate pour les vitres latérales, et du plastique renforcé de fibre de carbone pour la carrosserie. En forme de goutte d'eau, et pour un Cx de 0,186, cette dernière évoque quelque peu l'EV1 sacrifiée par General Motors au début des années 2000 et la DB Panhard HBR5 bien plus ancienne.

### **UN PILOTAGE EXPERT**

Avec des pneus fins, des roues arrière rapprochées qui assurent seules la propulsion, un groupe motopropulseur intégralement implanté derrière les sièges, le pilotage de la XL1 demande un certain doigté. L'engin a tendance à louvoyer à grande vitesse et à décrocher de l'arrière. Mais qu'importe : les amateurs de la Coccinelle originale ne la portent-ils pas aux nues alors que son comportement routier exige une grande attention, en particulier sur les revêtements délicats !? N'est-ce pas un peu cette identité que les acquéreurs de la XL1 sont venus chercher ?