

Dossier de presse



**Véhicules
Utilitaires**

Nouvel ID. Buzz Pro
à empattement long

Nouvel ID. Buzz GTX
à empattement normal ou long

Dossier de presse

Juin 2024

Sommaire

L'essentiel

Aperçu des principaux faits et chiffres

ID. Buzz Pro et ID. Buzz GTX : les nouvelles déclinaisons du Combi électrique prendront la route avec un empattement allongé, une batterie de 86 kWh¹, jusqu'à 250 kW de puissance et une transmission intégrale 03

Principaux aspects

Les nouvelles versions de l'ID. Buzz en détail

Extérieur	06
Intérieur	07
Groupe motopropulseur	10
Systèmes d'aide à la conduite	12
Châssis	13

Notes

1. Capacité énergétique nette
2. ID. Buzz Pro (LWB) : Consommation électrique en cycle mixte 21,0–19,5 kWh/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte 0 g/km ; catégorie énergétique : A
3. ID. Buzz GTX (NWB) : Modèle de série en préproduction non encore disponible à l'achat ; émissions de CO₂ en cycle mixte 0 g/km ; catégorie énergétique : A
4. ID. Buzz GTX (LWB) : Modèle de série en préproduction non encore disponible à l'achat ; émissions de CO₂ en cycle mixte 0 g/km ; catégorie énergétique : A
5. ID. Buzz Pro (NWB) : Consommation électrique en cycle mixte 20,7–18,9 kWh/100 km ; émissions de CO₂ en cycle mixte 0 g/km ; catégorie énergétique : A
6. Puissance de charge maximale tolérée. Le comportement de charge de chaque station de recharge peut varier malgré une puissance affichée identique. Outre la puissance de sortie de la station de recharge, le courant de charge maximal joue lui aussi un rôle dans la quantité d'énergie disponible. Par ailleurs, la température ambiante, la température de la batterie et le niveau de charge affectent eux aussi la puissance de charge maximale tolérée. La puissance de charge maximale indiquée est calculée en cycle WLTP à une température moyenne de 23 °C et avec un niveau de charge supérieur ou égal à 5 %. La puissance de charge peut varier en fonction de l'écart de ces données avec les valeurs standard indiquées.
7. Équipement optionnel
8. Dans les limites du système : le conducteur doit rester prêt à tout moment à prendre la main sur les systèmes d'assistance. Les technologies d'aide à la conduite ne dispensent pas le conducteur de ses obligations de prudence et de vigilance.

ID. Buzz Pro et ID. Buzz GTX : les nouvelles déclinaisons du Combi électrique prendront la route avec un empattement allongé, une batterie de 86 kWh¹, jusqu'à 250 kW de puissance et une transmission intégrale

- Nouvel ID. Buzz Pro² à empattement long : cet ID. Buzz allongé convainc par sa batterie grande capacité de 86 kWh, son habitacle spacieux capable d'accueillir sept passagers et son autonomie de 487 km
- ID. Buzz Pro avec nouvelle motorisation haute efficacité : toutes les versions de l'ID. Buzz Pro sont dotées d'un nouveau moteur électrique d'une puissance exceptionnelle de 210 kW (286 ch)
- Nouvel ID. Buzz GTX^{3/4} développant 250 kW (340 ch) : c'est le Combi le plus puissant de tous les temps avec sa transmission intégrale, disponible avec deux tailles de batterie et deux empattements
- Capacité de traction GTX : capable de tracter jusqu'à 1 800 kg, l'ID. Buzz GTX et sa transmission intégrale sont le modèle électrique parfait pour remorquer caravanes, bateaux et vans pour chevaux
- Une déclinaison spéciale pour le Championnat d'Europe de football : le nouvel ID. Buzz Goal à empattement normal ou long permet d'économiser près de 49 % de son prix par rapport à un modèle standard avec équipements optionnels

Wolfsburg, juin 2024. À la fois icône de design et véhicule polyvalent par excellence, le modèle électrique ID. Buzz n'a pas son pareil dans le monde entier. Aujourd'hui, Volkswagen Véhicules Utilitaires élargit et met à niveau la gamme de variantes de ce Combi électrique. Le nouvel ID. Buzz Pro² à empattement long, doté d'une nouvelle batterie de 86 kWh¹ et d'un nouveau groupe motopropulseur à haute efficacité développant 210 kW (286 ch), Rejoint ainsi la gamme. L'ID. Buzz Pro à empattement long convainc par sa grande sobriété et par son spacieux habitacle capable d'accueillir jusqu'à sept passagers ou d'embarquer vélos ou planches de surf. Le nouveau fleuron de la gamme s'affirme lui aussi plus puissant que jamais : le nouvel ID. Buzz GTX^{3/4} développe en effet 250 kW (340 ch) et affiche des performances hors pair. Doté de série d'une transmission intégrale, il fait également preuve d'une impressionnante capacité de remorquage. L'ID. Buzz GTX existe avec deux variantes d'empattement, normal ou long. En déclinaison à empattement normal, l'ID. Buzz GTX embarque une nouvelle batterie de 79 kWh, tandis que la version à empattement long est équipée de série d'une batterie plus puissante de 86 kWh. La mise à niveau technique de ces nouveaux modèles bénéficie également aux modèles déjà commercialisés, comme l'ID. Buzz Pro⁵ et l'ID. Buzz Cargo (Transporter) à empattement normal. Ces deux déclinaisons seront elles aussi dotées du nouveau bloc moteur de 210 kW et de la batterie de 79 kWh¹ (en remplacement du moteur de 150 kW et de la batterie de 77 kWh¹).

Surcroît d'autonomie et raccourcissement des temps de recharge DC. Grâce à sa batterie 86 kWh fournie de série, le nouvel ID. Buzz Pro à empattement long atteint une autonomie en cycle WLTP oscillant entre 453 et 487 km en fonction des équipements (ID. Buzz Pro à empattement normal avec batterie 79 kWh : 423 à 461 km). Les autonomies en cycle WLTP de l'ID. Buzz GTX ne sont pas encore disponibles car la procédure d'homologation est encore en cours. Toutes les versions 79 kWh de l'ID. Buzz sont capables de faire le plein en se branchant sur des stations de recharge rapide DC grâce à leur puissance de charge pouvant aller jusqu'à 185 kW⁶ (170 kW sur les versions précédentes) ; les versions

Contact presse

Communication Groupe
Volkswagen VP et VU
Leslie Peltier
Responsable Communication Groupe
Tél. : 06 60 32 49 20
leslie.peltier@volkswagen.fr

Communication Volkswagen VP et VU
Michael Martinez
Responsable Presse Produit
Tél. : 06 77 65 85 31
michael.martinez@volkswagen.fr

Communication Volkswagen VP et VU
Audrey Vasseaux
Attachée de presse
Tél. : 06 63 76 34 01
audrey.vasseaux@volkswagen.fr



<https://media.volkswagen.fr/>

86 kWh peuvent même aller jusqu'à 200 kW⁷. La batterie 79 kWh se recharge de 10 à 80 % en moins de 30 minutes à puissance maximale, et les batteries 86 kW passent même en dessous du seuil de 30 minutes pour ce faire grâce à leur puissance de charge plus importante.

De véritables vaisseaux électriques. Baptisés Long Wheel Base ou LWB, les nouveaux ID. Buzz à empattement long (3 239 mm d'empattement) mesurent 4 962 mm de longueur, gagnant ainsi 250 mm de longueur par rapport aux déclinaisons à empattement normal ou NWB (2 989 mm de longueur). Ce gain de longueur permet d'installer jusqu'à sept sièges pour les passagers⁷ (deux à l'avant, trois au milieu et deux à l'arrière (configuration 2/3/2)), d'agrandir le coffre à bagages et d'embarquer la nouvelle batterie 86 kWh, plus volumineuse. Avec cinq passagers à bord, le coffre affiche une capacité maximale de 1 340 litres (chargé jusqu'au sommet du dossier des sièges arrière), et avec sept passagers, le volume du coffre reste de 306 litres. Lorsque les dossiers des cinq sièges du milieu et de l'arrière sont repliés, le volume du coffre passe à 2 469 litres. L'ID. Buzz à empattement normal peut désormais lui aussi être aménagé avec trois rangées de sièges pour accueillir six passagers (2/2/2) ; il n'était jusqu'ici disponible qu'en version 5 places (2/3).

Systèmes logiciels et matériels optimisés. L'ensemble des nouveaux modèles ID. Buzz bénéficie d'une mise à jour logicielle et matérielle majeure. Ils embarquent désormais une toute nouvelle génération de systèmes d'infodivertissement fournis de série et dotés d'un nouveau menu de navigation intuitif ainsi que d'une capacité de traitement ultrarapide. L'écran tactile permettant de commander le système mesure désormais 12,9 pouces de diagonale (33 cm), contre 12,0 pouces auparavant (30 cm). Autre nouveauté : le contrôle de la température et du volume sonore s'effectue désormais via une commande tactile lumineuse à glissière. Le nouvel assistant vocal IDA⁷, qui fonctionne à la commande vocale naturelle, permet désormais non seulement de contrôler un certain nombre de fonctionnalités du véhicule, mais aussi de répondre à des questions de culture générale grâce à la connexion à des bases de données comme Wikipédia. Innovant, l'assistant vocal IDA intègre également l'outil d'intelligence artificielle ChatGPT. Les nouveaux modèles proposent aussi l'application Wellness⁷ qui s'appuie sur des programmes préconfigurés pour adapter un certain nombre de fonctionnalités du véhicule afin d'améliorer le bien-être du conducteur en conduite ou lors des procédures de recharge. En outre, l'ID. Buzz peut désormais être doté d'un système d'affichage tête haute⁷. De nouveaux systèmes d'aide à la conduite sont également disponibles, comme l'aide au stationnement Park Assist Pro⁷ offrant une fonctionnalité de stationnement commandé à distance par smartphone. Autre nouveauté : l'avertisseur de sortie du véhicule, qui, lorsqu'une portière est ouverte, prévient les passagers de l'approche par l'arrière d'un véhicule motorisé ou d'un vélo.

Une dotation de série exceptionnelle : L'ensemble des modèles ID. Buzz Pro sont notamment équipés de deux portières coulissantes, de feux de route et de blocs optiques arrière à LED, d'une caméra avant pour les systèmes d'aide à la conduite, d'un volant multifonction, du système de maintien dans la voie Lane Assist, du système de freinage d'urgence autonome Front Assist, du système Car2X qui s'appuie sur l'intelligence en essaim pour prévenir des dangers présents à proximité, d'un régulateur de vitesse, d'un système de reconnaissance de la signalisation, du système d'aide au stationnement Park Distance Control, du système d'infodivertissement Ready 2 Discover, du système App-Connect (avec App-Connect Wireless) pour l'intégration d'Apple CarPlay et d'Android Auto, d'une interface pour téléphone mobile, d'un système de déclenchement automatique de l'air conditionné et du système de démarrage sans clé Keyless Start.

Des équipements GTX exclusifs. Le nouvel ID. Buzz GTX se distingue des modèles ID. Buzz Pro à la fois par sa silhouette et par sa dotation. Sa proue propre aux modèles GTX est particulièrement distinctive avec ses nombreux détails en teinte noire haute brillance sur la caisse. L'ID. Buzz GTX est également doté de série de jantes Solna 20 pouces en alliage

léger ainsi que d'un châssis sport et de feux matriciels à LED IQ.LIGHT. Il bénéficie en outre d'une nouvelle teinte de carrosserie exclusive Rouge cerise. Les équipements intérieurs sont eux aussi proposés en exclusivité pour les modèles GTX : ainsi, ces derniers sont les seuls modèles de la gamme à arborer un ciel de pavillon noir et une sellerie GTX avec surpiqûres contrastantes rouges ainsi qu'un volant multifonction avec logo GTX.

Le Combi Samba des temps modernes. Le minibus électrique signé Volkswagen se distingue également par son toit vitré panoramique high-tech à verre intelligent « Smart Glass »⁵, disponible quel que soit l'empattement choisi. Le verre multicouche de ce toit intègre un film à cristaux liquides qui peut devenir transparent ou opaque (en mode confidentialité avec protection contre la lumière et la chaleur) à l'aide d'une simple commande électronique. Ce toit panoramique, le plus vaste dont ait jamais été doté un véhicule Volkswagen, fait de l'ID. Buzz Pro et de l'ID. Buzz GTX les Combis Samba des temps modernes.

L'ID. Buzz Goal, une version exclusive abordable. Partenaire de l'équipe nationale allemande de football, Volkswagen Véhicules Utilitaires propose une édition spéciale de l'ID. Buzz Pro, baptisée Goal, à un prix particulièrement attractif pour fêter le Championnat d'Europe de football. Ainsi, les acquéreurs de l'ID. Buzz Goal pourront bénéficier d'une sélection complémentaire d'équipements en réalisant 49 % d'économies par rapport aux équipements optionnels équivalents proposés sur les modèles Pro. Disponible en version à empattement normal et en version à empattement long, l'ID. Buzz Goal est doté d'équipements complémentaires comme des rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement avec éclairage d'ambiance, projection du logo et coques en finition noir haute brillance, un pare-brise chauffant, des vitres teintées à l'arrière, des jantes en alliage léger 19 pouces Tilburg noires diamantées, des sièges chauffants pour le conducteur et le passager avant, un volant multifonction chauffant, l'ID. Buzz Box (console centrale amovible), le régulateur adaptatif ACC Stop & Go, le système d'aide au stationnement Park Assist Plus avec Park Distance Control, le système de verrouillage sans clé Keyless Advanced ou encore une alarme antivol. Ces modèles conçus en exclusivité pour le Championnat d'Europe de football sont identifiables au logo Goal qui orne les montants arrière.

Les nouvelles déclinaisons de l'ID. Buzz Pro sont d'ores et déjà disponibles à la commande ; les modèles ID. Buzz GTX suivront à la fin de l'été.

EXTÉRIEUR

Nouvelles dimensions. La conception de l'ID. Buzz à empattement long (LWB) s'est faite parallèlement à celle de la version à empattement normal (NWB). Au cours du processus de développement, les ingénieurs se sont assurés que les deux modèles bénéficient de l'harmonie des proportions et de la clarté stylistique emblématiques des minibus Volkswagen, même avec deux empattements différents. La version NWB mesure 4 712 mm de long, tandis que la nouvelle variante LWB mesure 4 962 mm de long. Le surcroît de longueur est obtenu grâce à un allongement de l'empattement de 2 989 à 3 239 mm. Sur les côtés, les 250 mm supplémentaires sont répartis entre les portières latérales arrière, qui mesurent 192 mm de plus en largeur, et l'élargissement de 58 mm de l'espace entre les montants de custode et les roues arrière. Les deux modèles mesurent 1 985 mm de large hors rétroviseurs extérieurs, et jusqu'à 1 927 mm de hauteur en fonction des équipements choisis. Le coefficient de traînée C_w s'établit à 0,29, un chiffre excellent pour un minibus.

Un authentique Combi Volkswagen. Quel que soit leur empattement, les deux déclinaisons de l'ID. Buzz arborent les porte-à-faux très courts et les détails stylistiques emblématiques des Combis Volkswagen, parmi lesquels le capot avant distinctif en forme de V, la forme rondouillarde des blocs optiques à LED ou encore le bandeau lumineux arrière caractéristique des Combis qui s'épanouit sur toute la largeur de la poupe des modèles ID. Buzz. Par ailleurs, tous les modèles ID. Buzz dotés des feux matriciels interactifs à LED IQ.LIGHT et du bandeau lumineux arrière IQ.LIGHT accueillent leur conducteur avec une animation lumineuse à leur approche, en les identifiant à l'aide de leur clé. Autre trait caractéristique des Combis Volkswagen : leur teinte de carrosserie bicolore. Cinq finitions sont ainsi disponibles pour l'ID. Buzz (dont une teinte exclusive pour les modèles GTX).

Une silhouette exclusive pour l'ID. Buzz GTX

De nombreux détails GTX à l'extérieur. L'ID. Buzz GTX, qui est le nouveau fleuron sportif de la gamme, se distingue par sa silhouette extérieure reconnaissable entre mille. La partie inférieure de sa proue est à elle seule caractéristique : son bouclier avant façon GTX avec grille de calandre noire et nouveaux déflecteurs d'air latéraux lui confère une apparence dynamique et unique en son genre. Les nouveaux feux de jour s'intègrent dans le bouclier à gauche et à droite sous la forme de deux triangles à LED placés l'un au-dessus de l'autre comme une pointe de flèche. L'ID. Buzz GTX est doté de série de feux matriciels à LED IQ.LIGHT. Tous les éléments noirs de la caisse, comme la nouvelle grille de calandre, les déflecteurs, les logos GTX ou encore les coques de rétroviseurs extérieurs arborent une finition noire haute brillance. La dotation de série de l'ID. Buzz GTX comprend également des jantes Solna 20 pouces en alliage léger, et les modèles GTX peuvent aussi être équipés en option des nouvelles jantes 21 pouces en alliage léger Caracas (noires) ou Townsville (noires diamantées).

Teintes GTX. Une nouvelle teinte baptisée Rouge cerise a été conçue en exclusivité pour l'ID. Buzz GTX. Cette teinte peut être choisie comme finition monochrome ou bien en finition bicolore avec la teinte Argent mono métallisé disponible en option exclusive. Quatre autres teintes de carrosserie sont proposées : Blanc Candy⁷, Argent mono métallisé⁷, Noir profond effet perle⁷ et Bleu Starlight métallisé⁷, ce dernier étant également disponible en finition bicolore⁷ avec le Blanc Candy.

Le toit panoramique le plus grand de toutes les Volkswagen

Smart glass. L'ID. Buzz se distingue également par deux nouveautés : un large toit panoramique doté de vitres intelligentes Smart Glass⁷ et des vitres électriques qui coulissent vers l'intérieur sur les portières coulissantes⁷. Toutes deux équipent les deux variantes d'empattement des modèles Pro et GTX. En fonction des dotations, les portières coulissantes ainsi que le coffre peuvent être à ouverture et fermeture électriques. Le toit panoramique à vitrage intelligent Smart Glass a été entièrement revisité. La partie vitrée couvre désormais une surface de 1,5 m² (1,54 x 0,93 m), ce qui fait de ce toit le plus vaste de tous les toits panoramiques Volkswagen. La surface vitrée s'étend ainsi à la fois au-dessus des sièges avant et des sièges du milieu. Le vitrage intelligent passe de l'état transparent à l'état opaque et réciproquement grâce à un système électrique activable à l'aide d'une commande tactile à glissière placée devant le rétroviseur intérieur, entre le conducteur et le passager, ou bien par l'intermédiaire de l'assistant vocal IDA. Même en mode opaque, la vitre du toit reste très claire, semblable à du verre laiteux ; sa couleur est ainsi assortie au reste du ciel de pavillon. Cette transformation est rendue possible grâce à l'intégration d'une couche de polymères à cristaux liquides (PDLC) au sein du vitrage. Lorsque les cristaux sont soumis à une certaine tension, les cristaux de cette couche sont transparents. Lorsqu'on coupe la tension électrique appliquée à la couche de PDLC, les cristaux se réorganisent de telle manière que la couche devient opaque. Les autres couches de ce vitrage intelligent assurent la réverbération des rayons infrarouges du soleil et limitent ainsi la quantité de chaleur qui pénètre au sein du véhicule. Lorsque les températures extérieures sont basses, le vitrage redirige les rayons du soleil vers l'intérieur du minibus Volkswagen pour maintenir une température agréable dans l'habitacle tout en économisant de l'énergie. Le toit panoramique permet en outre d'augmenter de 30 mm la garde au toit de l'ID. Buzz, qui passe ainsi à 1 093 mm au niveau des sièges avant et à 1 072 mm au niveau de la deuxième rangée de sièges.

INTÉRIEUR

Cinq, six ou sept places. L'ID. Buzz NWB est disponible en configuration cinq places avec banquette arrière divisible selon une proportion 40/60 (2/3) ou bien en configuration six places avec deux sièges individuels au deuxième comme au troisième rang (2/2/2). L'ID. Buzz LWB peut lui aussi être configuré en version cinq places avec banquette trois places à l'arrière ou bien en version six places (2/2/2), mais aussi en version sept places avec banquette trois places au milieu et deux sièges individuels à l'arrière (2/3/2). En fonction du modèle, les sièges du second rang peuvent être déplacés latéralement de 150 mm (NWB) ou de 200 mm (LWB).

Détails GTX dans l'habitacle. Volkswagen Véhicules Utilitaires a également conçu un habitacle sur mesure pour les modèles GTX, avec des éléments plus sombres qui viennent souligner le caractère sportif du plus puissant des modèles de la gamme ID. Buzz. Ainsi, les deux déclinaisons de l'ID. Buzz GTX à empattement court ou long sont les deux seuls modèles de la gamme à être dotés d'un ciel de pavillon noir. Les sièges bénéficient également des optimisations propres aux modèles GTX. Les sièges avant sont des sièges confort à réglage électrique avec fonction mémoire, mis en valeur par une sellerie noire en microfibre ArtVelours Eco à motifs de losanges avec surpiqûres contrastantes et passepoil rouges. Le volant multifonction est lui aussi orné de surpiqûres contrastantes rouges en croix rehaussées par une touche de rouge au centre du volant intégrant le logo GTX chromé.

La première rangée de sièges de l'ID. Buzz

L'ID. Buzz : un authentique Combi. Au sein de l'ID. Buzz, le conducteur et le passage avant sont assis en position haute, comme sur tous les modèles Volkswagen Combi depuis

plusieurs décennies. Les accoudoirs réglables au centre font toujours partie de la dotation de série. En fonction de la gamme d'équipements choisie, les sièges avant peuvent également être équipés d'accoudoirs côté vitre. Dans leur version haut de gamme⁷, les sièges avant sont à réglage électrique 12 positions et disposent d'une fonction massage et d'une fonction mémoire. Pour aller avec la position surélevée des sièges, l'ID. Buzz est doté d'une généreuse garde au toit qui distingue elle aussi les modèles Volkswagen Combi. Tous les indicateurs du tableau de bord sont numériques et placés selon un angle de vue parfait sur le plan ergonomique. Le cockpit comprend un écran libre (5,3 pouces ou 13,5 cm en diagonale) dont les affichages peuvent être personnalisés à l'aide du volant multifonction. L'écran tactile du nouveau système d'infodivertissement, qui mesure désormais 12,9 pouces (32,8 cm), est placé au centre de la planche de bord. Les commandes tactiles à glissière utilisées pour les fonctionnalités comme le chauffage, la climatisation ou encore le volume sonore sont désormais dotées d'un rétroéclairage. L'habitacle est éclairé par un éclairage d'ambiance à 10 couleurs ; une version 30 couleurs est disponible en option. Enfin, les nouveaux modèles peuvent également être dotés en option d'un affichage tête haute et de l'application Wellness.

Les caractéristiques techniques du cockpit dans le détail :

Un système d'infodivertissement nouvelle génération. Le lancement des nouveaux modèles d'ID. Buzz s'accompagne d'une refonte de l'interface graphique et du menu de navigation du système d'infodivertissement. L'utilisation en est simplifiée, gagnant en intuitivité et en possibilités de personnalisation. À cet effet, Volkswagen a partagé l'écran 12,9 pouces en trois zones distinctes : deux bandeaux tactiles et un écran d'accueil. À gauche du bandeau supérieur de l'écran se trouve un nouveau bouton qui permet d'accéder directement au menu principal avec un aperçu de l'ensemble des applications accessibles en un simple clic. Juste à côté se trouve le bouton d'accès du nouveau centre de commande de la voiture, ou Car Control Centre, qui offre un accès direct aux fonctionnalités du véhicule les plus importantes et peut être paramétré en fonction des préférences du conducteur. Le menu principal et le Car Control Centre sont accessibles à tout moment, sans avoir à fermer l'application en cours, ce qui en simplifie considérablement la commande. Le nouvel écran d'accueil situé au centre de l'écran réunit les informations des principales applications dans plusieurs tuiles de tailles variées. Outre les contenus traditionnels comme le système de navigation⁷, la radio ou le lecteur multimédia, ces tuiles permettent d'afficher de nouvelles fonctionnalités comme des suggestions émises par l'assistant vocal IDA⁷. L'écran d'accueil peut aussi être personnalisé. Le bandeau tactile inférieur regroupe les fonctions de climatisation et de réglage des sièges et présente en outre un bouton d'accueil qui permet au conducteur de revenir à l'écran d'accueil à tout moment.

Assistant vocal IDA. L'assistant vocal IDA⁵ permet de commander de nombreuses fonctionnalités, parmi lesquelles l'éclairage d'ambiance, le choix du profil de conducteur, le système de navigation ou encore le nouveau toit panoramique à vitrage intelligent Smart Glass. L'assistant vocal IDA est également capable d'interpréter certaines informations : ainsi, si le conducteur dit : « J'ai froid », l'ID. Buzz est capable d'augmenter immédiatement le chauffage d'un degré. L'assistant vocal IDA ne sert cependant pas uniquement à gérer les fonctionnalités du véhicule via une commande vocale : il permet aussi de faire des recherches en ligne, pour obtenir par exemple des prévisions météo ou poser des questions de culture générale. L'assistant vocal intègre en outre pour la toute première fois le système d'intelligence artificielle ChatGPT.

ChatGPT. Conducteurs et passagers des nouveaux modèles ID. Buzz pourront désormais utiliser l'assistant vocal IDA pour accéder aux bases de données en constante extension du système d'intelligence artificielle proposé par ChatGPT afin de se faire lire le résultat de leurs recherches tout en conduisant. L'intégration de ChatGPT offre en effet une série de possibilités largement étendue par rapport à l'ancienne commande vocale. Rien ne

change pour le conducteur au volant : pas besoin de créer de compte ni d'installer une nouvelle application. Il suffit de dire « Bonjour IDA » pour activer l'assistant vocal, et si les anciens systèmes ne sont pas en mesure de proposer une réponse à la demande formulée, celle-ci est transmise à l'IA de manière anonymisée. ChatGPT n'a aucun accès aux données du véhicule. Questions et réponses sont supprimées immédiatement après leur formulation afin d'assurer une protection optimale des données.

Nouvel affichage tête haute. L'ID. Buzz peut être équipé pour la toute première fois d'un système d'affichage tête haute⁷ qui projette les informations importantes comme la vitesse ou les instructions du système de navigation sur le pare-brise, c'est-à-dire directement dans le champ de vision du conducteur, permettant à ce dernier de mieux se concentrer sur l'état du trafic.

Nouvelle application Wellness. L'application Wellness⁷ proposée en option rejoint pour la première fois la gamme d'équipements de l'ID. Buzz. Cette application permet d'ajuster les paramètres de différentes fonctionnalités du véhicule à l'aide de programmes préconfigurés afin de modifier l'ambiance à bord au cours d'un trajet ou pour les pauses. En fonction de la dotation du véhicule, l'application s'appuie sur différentes caractéristiques comme l'éclairage d'ambiance, le volume sonore, l'air conditionné, le toit panoramique à vitrage intelligent ou encore les sièges chauffants ou massants pour optimiser le bien-être des passagers. Les créateurs sonores ont composé des ambiances musicales spécifiques pour l'application Wellness. Le lancement de cette nouvelle application embarquée s'effectue via le système d'infodivertissement. Trois modes bien-être sont disponibles : « Fresh Up », « Calm Down » et « Power Break ». Ainsi, il suffit d'un simple clic pour activer par exemple le mode « Fresh Up », conçu pour lancer des sons stimulants, rafraîchir la température ambiante, assurer un massage revigorant du dos et proposer un éclairage d'ambiance bleuté rafraîchissant. Lorsque l'ID. Buzz est à l'arrêt, le système d'infodivertissement affiche en outre des animations correspondant à l'ambiance voulue. Les modes « Fresh Up » et « Calm Down » se désactivent automatiquement au bout de 10 minutes, le mode « Power Break » après 20 minutes.

Éclairage intuitif ID. Light. Un des bijoux conçus par les ingénieurs Volkswagen est l'éclairage interactif ID. Light : un fin bandeau lumineux qui s'étend au-dessus de la planche de bord, sous le pare-brise, pour offrir des informations perceptibles rapidement par le cerveau en plus des affichages classiques grâce à des signaux lumineux colorés. Ainsi, si le système de navigation informe le conducteur d'un changement à venir dans la voie à suivre ou la trajectoire à emprunter, le système ID. Light émet une lumière bleue clignotante dans la direction à emprunter. Les alertes émanant des systèmes ID. Buzz sont signalées par une lumière rouge clignotante. Le système ID. Light clignote en outre en vert lors des phases de recharge active.

Port USB-C et prise 230 V. L'ID. Buzz est doté d'un chargeur à induction situé sur la planche de bord, permettant de recharger les smartphones compatibles, et de jusqu'à 8 ports USB-C. Ces ports USB-C (à l'exception du port 15 watts situé sur le rétroviseur intérieur) obéissent à la norme de recharge dernière génération USB Power Delivery (USB-PD) qui leur permet de fournir une puissance allant jusqu'à 45 watts en fonction de l'appareil connecté. Il est ainsi possible de recharger des ordinateurs portables ou des outils sur batterie trois fois plus vite qu'avec un port USB-C classique. Une prise 230 volts d'une puissance maximale de 300 watts peut aussi être installée en option sur la structure du siège du passager avant. Contrairement aux véhicules à moteur thermique, la prise 230 volts de l'ID. Buzz électrique peut être utilisée lorsque le moteur est éteint.

ID. Buzz Box. Parmi les nombreux détails pratiques qui équipent le nouveau minibus Volkswagen, le plus visible est l'ID. Buzz Box⁷. Cette console amovible est dotée sur le dessus d'un compartiment de rangement dont les éléments de séparation modulables peuvent également servir de grattoir pour le pare-brise et de décapsuleur. La face avant de cette console présente un compartiment rabattable de 1,4 litre, idéal pour une

bouteille d'eau, et la face arrière un tiroir de 5,0 litres capable d'accueillir des objets plus grands comme un ordinateur portable ou une tablette. Cette console peut être fixée entre les sièges avant, devant la banquette arrière lorsque les sièges du 2^e rang sont configurés dans cette position. Lorsque le deuxième rang est lui aussi constitué de sièges individuels, l'ID. Buzz Box peut être placée au milieu. Deux porte-gobelets rabattables situés sous la console centrale entre le conducteur et le passager font également partie de la dotation de série.

La deuxième rangée de l'ID. Buzz

Deux ou trois places sur le rang central. Toutes les déclinaisons du nouveau modèle sont dotées de série d'une banquette centrale, dont le dossier peut être replié selon un rapport 40/60 et incliné de 16°. En outre, cette banquette peut être déplacée vers l'avant ou vers l'arrière de jusqu'à 150 mm sur la version à empattement normal et jusqu'à 200 mm sur la version à empattement long. Les sièges près des portières peuvent également être équipés en option d'un système de chauffage. Les ID. Buzz à empattement long disposent en outre d'une poignée placée en haut de la face latérale des sièges extérieurs, permettant d'avancer ces sièges de 120 mm vers l'avant tout en les repliant afin de faciliter l'accès au troisième rang. Quel que soit l'empattement choisi, cette banquette peut être remplacée en option par deux sièges individuels avec accoudoirs. Dans ce cas, chacun des deux sièges individuels amovibles du deuxième rang est doté d'une fonction « Easy Entry ».

La troisième rangée de l'ID. Buzz

Deux sièges individuels au troisième rang. La troisième rangée proposée en option se compose de deux sièges individuels déplaçables vers l'avant ou vers l'arrière dont l'angle d'inclinaison du dossier peut être ajusté. Lorsque les dossiers des sièges arrière sont repliés, l'ID. Buzz dispose d'une surface de chargement complètement plane, y compris lorsque les dossiers du deuxième rang sont repliés. En cas de besoin, il est aussi possible d'ôter complètement les deux sièges individuels du troisième rang. Dans le cas de l'ID. Buzz à empattement long, ce troisième rang optionnel est fourni dans le cadre du pack optionnel sept places. Pour s'asseoir au troisième rang, il suffit de tirer sur les poignées placées au sommet du dossier des sièges placés près des portières au deuxième rang afin de déplacer ces sièges de 120 mm vers l'avant et de les replier. Lorsque la deuxième rangée de sièges et en configuration sièges individuels, par exemple avec le pack six places (disponible pour les deux types d'empattement), ces sièges sont tous deux dotés de la fonction « Easy Entry » pour simplifier l'accès au troisième rang.

Le coffre de l'ID. Buzz

Bagages, vélos et planches. Le nouvel ID. Buzz à empattement long présente un coffre à bagages caractéristique des Combis Volkswagen classiques. En configuration 5 places, le volume de ce coffre, chargé jusqu'au sommet des dossiers, est de 1 340 litres (NWB : 1 121 litres). Ce volume passe à 2 469 litres lorsque l'ID. Buzz est chargé jusqu'au dossier des sièges avant, faisant du nouveau modèle le véhicule parfait pour transporter des équipements de parapente, des vélos ou des planches de surf. Même lorsque l'ID. Buzz transporte sept personnes, le coffre conserve un volume de 306 litres derrière la troisième rangée de passagers. Selon la configuration choisie pour les sièges, l'ID. Buzz peut aussi être doté d'une planche Multiflex longue ou courte (en fonction du type d'empattement) avec deux caissons pliables qui permet d'obtenir un deuxième niveau de chargement et un plateau de chargement entièrement plan lorsque les sièges arrière sont repliés.

GROUPE MOTOPROPULSEUR

210 kW et 250 kW de puissance. Volkswagen Véhicules Utilitaires a développé un tout nouveau groupe motopropulseur particulièrement efficace. Le moteur de l'ensemble des déclinaisons ID. Buzz Pro et de l'ID. Buzz Cargo développe désormais une puissance de 210 kW (286 ch). Ces modèles sont tous dotés d'un moteur électrique entraînant l'essieu arrière. Les deux nouveaux modèles ID. Buzz GTX développent quant à eux une puissance totale de 250 kW (340 ch) : au moteur de 210 kW placés sur le train arrière s'ajoute un moteur de 80 kW (109 ch) qui entraîne l'essieu avant. Le nouveau groupe motopropulseur intègre en outre deux nouvelles batteries. Les déclinaisons à empattement normal embarquent une batterie de 79 kWh (capacité nette), tandis que les versions à empattement long sont dotées d'une batterie de 86 kWh (capacité nette).

La nouvelle motorisation haute efficacité en détail. Le nouveau groupe motopropulseur APP550 entraînant l'essieu arrière qui équipe l'ensemble des déclinaisons actuelles de l'ID. Buzz se compose d'un nouveau moteur électrique (moteur synchrone à excitation magnétique permanente) affichant un couple maximal de 560 Nm, d'une boîte de vitesses à 1 rapport et d'un nouvel onduleur à modulation de largeur d'impulsions (électronique de puissance et de commande). Le surcroît de puissance, de couple et d'efficacité est obtenu grâce à un rotor entraîné par de puissants aimants permanents capables de résister à des charges thermiques élevées, à un stator amélioré associant un grand nombre de spires à une augmentation de la section des câbles, à une gaine de refroidissement par eau pour l'extérieur du stator et à un système de refroidissement combiné par huile et par eau pour davantage de stabilité thermique.

Performances, consommation et autonomie de l'ID. Buzz Pro

Jusqu'à 487 km d'autonomie. Les nouvelles versions de l'ID. Buzz Pro gagnent en efficacité et en agilité. Avec sa batterie de 79 kWh, l'ID. Buzz Pro NWB franchit le 0 à 100 km/h en 7,6 secondes et atteint une vitesse maximale limitée électroniquement de 160 km/h (contre 140 km/h auparavant). En fonction des équipements choisis, sa consommation en cycle WLTP s'établit entre 20,7 et 18,9 kWh/100 km. L'ID. Buzz Pro dispose d'une autonomie en cycle WLTP allant de 423 à 461 km. L'ID. Buzz Pro LWB doté de la batterie de 86 kWh est lui aussi limité électroniquement à 160 km/h de vitesse maximale. Cet ID. Buzz à long empattement abat le 0 à 100 km/h en 7,9 secondes. Grâce à sa batterie de 86 kWh et à une consommation en cycle WLTP oscillant entre 21,0 et 19,5 kWh/100 km, l'ID. Buzz version longue est capable de parcourir entre 453 et 487 km en cycle WLTP.

Batteries 79 kWh et 86 kWh, 185 kW et 200 kW de puissance de charge : Les moteurs électriques des ID. Buzz sont alimentés par une batterie 79 kWh (versions NWB) ou 86 kWh (versions LWB). Se composant de 13 modules de cellules au lieu de 12, la batterie 86 kWh est plus longue et occupe un plus vaste espace. C'est la raison pour laquelle elle est exclusivement réservée aux modèles ID. Buzz Pro et ID. Buzz GTX à empattement long. Les deux types de systèmes de batteries sont intégrés dans le bas de caisse. Chaque système se compose d'un élément de protection du bas de caisse, d'un encadrement pour le boîtier de la batterie, d'un plateau doté de son propre système de refroidissement intégré, des modules de batterie, d'un système de gestion de la batterie, d'un système de gestion des cellules, d'un couvercle de boîtier et d'un réseau de gaines et de câbles. La batterie 79 kWh peut être rechargée sur les stations de recharge rapide DC avec une puissance de charge allant jusqu'à 185 kW. À puissance de charge maximale tolérée, elle est capable de repasser de 10 à 80 % de charge en moins de 30 minutes. La batterie 86 kWh peut quant à elle être rechargée avec une puissance allant jusqu'à 200 kW sur les stations de recharge rapide DC, passant elle aussi de 10 à 80 % de charge en moins de 30 minutes avec 200 kW de puissance de charge.

Une recharge optimisée pour les longs trajets. Lors des longs trajets, une fonction innovante de gestion de la recharge et de gestion thermique assure le

préconditionnement de la batterie avant le prochain arrêt à une station de recharge. Ce preconditionnement permet à toutes les nouvelles versions de l'ID. Buzz d'être alimentées en électricité aussi rapidement que possible, notamment sur les longs trajets imposant un ou plusieurs arrêts en station. Il s'agit de chauffer la batterie pour la porter à la température optimale avant l'arrêt afin qu'elle puisse être rechargée au maximum de la puissance tolérée. Ce preconditionnement permet de réduire le temps de recharge de quelques minutes, en particulier en hiver. Lorsque l'option de planification d'itinéraire Electric Vehicle Route Planner est activée sur le système de navigation, le preconditionnement se lance automatiquement à l'approche de la prochaine station de recharge rapide. Il peut aussi être activé manuellement sans gestion active de l'itinéraire à l'aide du menu Recharge du système d'infodivertissement. Il est également possible de planifier un itinéraire comportant jusqu'à dix arrêts de recharge et dix haltes à l'aide d'un smartphone ou sur le portail en ligne, et de transférer ensuite l'itinéraire établi sur le système d'infodivertissement de l'ID. Buzz.

Performances, consommation et autonomie de l'ID. Buzz GTX

Le Combi le plus puissant de tous les temps. Le nouvel ID. Buzz GTX est doté de deux moteurs électriques, qui entraînent chacun un essieu différent. Le moteur électrique du train arrière est toujours utilisé pour les phases d'accélération, tandis que le groupe motopropulseur du train avant s'active en une fraction de seconde en cas de besoin. Ces deux moteurs combinés forment le système de transmission intégrale 4MOTION. La répartition de la puissance du système 4MOTION est assurée par un système de gestion de transmission intégrale. La puissance cumulée des deux moteurs électriques est de 250 kW (340 ch). Un moteur synchrone à aimant permanente (PSM) de type APP550 d'une puissance de 210 kW (286 ch) et d'un couple de 560 Nm assure une puissante propulsion du train arrière. Ce système PSM à haute efficacité est capable de déployer tout son potentiel de puissance dès 0 km/h. Le moteur électrique du train avant est quant à lui un moteur asynchrone (ASM) baptisé AKA150 qui délivre 80 kW (109 ch) de puissance et un couple maximal de 134 Nm. En mode standby, le système ASM ne consomme quasiment aucune électricité, une caractéristique des moteurs asynchrones qui en fait de parfaits moteurs auxiliaires. Le surcroît de puissance qu'il apporte permet à l'ID. Buzz GTX avec batterie de 79 kWh de franchir le 0 à 100 km/h en 6,1 secondes, contre 6,5 secondes pour la version avec batterie 86 kWh (chiffres provisoires en attente d'homologation). Comme pour les modèles Pro, la vitesse maximale est limitée électroniquement à 160 km/h pour des raisons d'efficacité. Les données de consommation et d'autonomie en cycle WLTP du nouvel ID. Buzz GTX NWB et du nouvel ID. Buzz GTX LWB seront publiées dès que la procédure d'homologation sera terminée.

Un poids tractable optimal. Grâce à la transmission intégrale électrique 4MOTION drive, le poids maximum tractable des deux modèles GTX a été nettement augmenté. L'ID. Buzz GTX à empattement normal atteint un poids maximum tractable de 1 800 kg (remorque freinée sur pente de 8 %), tandis que l'ID. Buzz GTX à empattement long affiche un poids maximum tractable de 1 600 kg. Les deux modèles augmentent ainsi leur poids maximum tractable de respectivement 800 kg et 600 kg. La transmission électrique 4MOTION présente des caractéristiques de traction optimales en particulier sur chaussée humide ou non stabilisée. Le nouvel ID. Buzz GTX constitue donc le véhicule parfait pour tracter une remorque porte-bateau ou un van pour chevaux, qui sont souvent utilisés sur des sols glissants.

SYSTÈMES D'AIDE À LA CONDUITE

Des systèmes d'aide à la conduite innovants. L'ID. Buzz est un véhicule high-tech, comme en atteste la vaste panoplie de systèmes d'aide à la conduite. Bon nombre de ces systèmes sont fournis de série : c'est le cas par exemple du système Car2X, qui s'appuie sur

l'intelligence en essaim pour prévenir des dangers présents à proximité, du système de freinage d'urgence autonome Front Assist avec détection des piétons et des cyclistes, du système proactif de protection des occupants avec prétensionneur de ceintures de sécurité en cas d'urgence, du système de reconnaissance de la signalisation ou encore du système de maintien dans la voie Lane Assist. Un nouvel avertisseur de sortie du véhicule est proposé en option : lorsqu'une portière est ouverte, il prévient les passagers de l'approche par l'arrière d'un véhicule motorisé ou d'un vélo⁵.

Certains systèmes améliorant le confort des passagers qui s'appuient sur l'intelligence en essaim sont proposés en option, comme la dernière version du système Travel Assist. Ce système prend en charge sur demande le guidage latéral et longitudinal du véhicule sur voie rapide, de 90 km/h à la vitesse maximale autorisée. Il est également capable d'assurer une manœuvre assistée de changement de voie sur voie rapide à plusieurs voies (enregistrées dans le système de navigation) à partir de 90 km/h (option non disponible pour les véhicules comportant une troisième rangée de sièges). Le conducteur de l'ID. Buzz reste maître de toutes ces fonctionnalités mais gagne nettement en confort de conduite en pouvant se décharger de certaines tâches. C'est également le cas du nouveau système d'aide au stationnement Park Assist Pro avec fonction de stationnement à distance via smartphone.

Stationnement simplifié. Parmi les nouveaux systèmes d'aide à la conduite de l'ID. Buzz se trouve l'aide au stationnement Park Assist Pro avec fonction de stationnement à distance via une application sur smartphone. Le système Park Assist offre en règle générale un stationnement assisté pour les stationnements en créneau ou en bataille ainsi qu'une conduite assistée pour sortir des places en créneau. Pour ce faire, le système prend en charge l'accélération, le freinage et la direction du véhicule⁸. Grâce aux dernières générations de logiciels et de matériels embarqués, le conducteur peut garer son ID. Buzz de l'extérieur de son véhicule à l'aide d'une fonction de stationnement à distance gérée par une application sur smartphone : plus besoin d'être assis à l'intérieur de son véhicule⁸.

Sécurité accrue à la sortie du véhicule, confort amélioré sur les longs trajets. L'avertisseur de sortie du véhicule a été développé en complément du système d'aide latérale au changement de voie Side Assist. Dans les limites du système, il peut empêcher l'ouverture d'une portière lorsqu'un véhicule motorisé ou un vélo s'approche par-derrière. Ce système émet en outre un double signal d'alerte sonore⁸ et visuel⁸. Par ailleurs, le système Travel Assist (avec Lane Assist, régulateur de vitesse adaptatif ACC et aide au freinage d'urgence Emergency Assist) avec guidage longitudinal et latéral assisté a été à nouveau amélioré. La toute dernière version répond avec encore plus de souplesse et offre son assistance pour les changements de voie sur voie rapide (option non disponible pour les véhicules comportant une troisième rangée de sièges).

CHÂSSIS

Centre de gravité bas, rayon de braquage réduit. La batterie lithium-ion intégrée dans le plancher du véhicule abaisse le centre de gravité de l'ID. Buzz et réduit le roulis de la caisse au minimum. Le poids de la batterie est réparti pour rayonner à partir du centre du véhicule, assurant ainsi une maniabilité parfaitement neutre. Le rayon de braquage est réduit grâce aux larges passages de roues et à la compacité du train avant ; il s'établit à 11,8 mètres pour l'ID. Buzz à empattement long et à 11,1 mètres pour la version NWB.

Jambes de force MacPherson, suspension multibras et grandes roues. Pour parvenir à un niveau élevé de confort et de sécurité, il faut un châssis bien pensé. Le train avant est ici doté d'une suspension à jambes de force MacPherson avec amortisseurs à ressort, tandis que le train arrière bénéficie d'une suspension multibras qui permet de faire une nette distinction entre les forces latérales et les forces longitudinales sur la route. Les nouveaux modèles bénéficient en outre d'une large voie (1 673 mm à l'avant et 1 670 mm à

l'arrière), ce qui en particulier à l'arrière permet de profiter d'une grande largeur de chargement de 1 204 mm entre les passages de roues.

Freinage électrique. En fonction de la situation de conduite, l'ID. Buzz est capable de décélérer sans intervention des freins sur les roues grâce à l'intensité de récupération de la motorisation électrique. Dans ce cas, l'énergie cinétique est transformée en énergie électrique destinée à alimenter la batterie. Le conducteur peut déterminer l'intensité de la récupération d'énergie : en mode de conduite automatique D (Drive), l'ID. Buzz passe en mode croisière dès que le conducteur lève le pied de l'accélérateur. Le moteur électrique tourne alors en roue libre, sans opposer aucune résistance ; ce mode croisière permet d'économiser beaucoup d'énergie. En mode automatique B (Brake), dès que le conducteur lâche la pédale d'accélérateur, l'ID. Buzz décélère. L'effet de récupération d'énergie est si important qu'il n'y a presque plus besoin d'utiliser le frein classique. Cette caractéristique est particulièrement utile sur les routes en pente car elle réduit la charge sur les freins et permet de récupérer une grande quantité d'électricité. L'amplificateur électrique de la force de freinage joue ici un rôle clé : jusqu'à quelque 0,3 g de décélération, soit près de 100 kW d'énergie régénérative de freinage, le freinage de l'ID. Buzz est assuré uniquement par le groupe motopropulseur en situation de trafic normal.