



Dossier de presse : Volkswagen ID.5 et ID.5 GTX

Juin 2022

Remarque : le présent dossier de presse ainsi que les illustrations et les vidéos de l'ID.5 et de l'ID.5 GTX sont disponibles sur Internet à l'adresse media.volkswagen.fr.

L'ensemble des informations relatives aux équipements sont valables pour le marché français.

1) ID.5 GTX, 220 kW – consommation électrique (cycle mixte) en kWh/100 km : 17,9-18,7 (WLTP) ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 0 ; classe énergétique A+++ . Puissance électrique maximale 220 kW : puissance maximale qui peut être extraite durant un maximum de 30 secondes, calculée selon UN-GTR.21. Valeurs provisoires. La puissance disponible dans une situation de conduite donnée dépend de facteurs variables tels que la température extérieure, le niveau de charge, le conditionnement et le vieillissement physique de la batterie haute tension. Pour que la puissance maximale soit disponible, la température de la batterie haute tension doit notamment être comprise entre 23 et 50 °C et celle-ci doit être chargée à plus de 88 %. Si, en particulier, les paramètres précités s'écartent de leur plage de valeur optimale, la puissance délivrée peut être réduite, ce qui peut aller jusqu'à l'indisponibilité de la puissance maximale. Il est possible, dans une certaine mesure, d'influencer indirectement la température de la batterie en utilisant la climatisation stationnaire et le niveau de charge de la batterie, entre autres, peut être ajusté. La puissance disponible à un moment donné est affichée dans l'indicateur de puissance du véhicule. Afin de maximiser la capacité utilisable de la batterie haute tension, il est conseillé de fixer un objectif de charge de 80 % pour l'usage quotidien (qui peut être porté à 100 % par exemple avant un long trajet)

2) ID.5 Pro, 128 kW – consommation électrique (cycle mixte) en kWh/100 km : 17,0-17,8 (WLTP) ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 0 ; classe énergétique A+++

3) ID.5 Pro Performance, 150 kW – consommation électrique (cycle mixte) en kWh/100 km : 17,0-17,8 (WLTP) ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 0 ; classe énergétique A+++

4) Autonomie WLTP de 489 km max prévue pour l'ID.5 GTX avec une batterie d'une capacité énergétique nette de 77 kWh et la transmission intégrale. Les valeurs de l'autonomie WLTP des véhicules de série susceptibles de varier suivant l'équipement.



5) Autonomie WLTP de 513 km prévue pour l'ID.5 avec une batterie d'une capacité énergétique nette de 77 kWh en version propulsion. Les valeurs de l'autonomie WLTP des véhicules de série susceptibles de varier suivant l'équipement.

6) La fonction d'aide à la conduite ne peut être utilisée que dans les limites du système. La conductrice ou le conducteur doit être prête/prêt à tout moment à prendre le dessus sur le système d'aide à la conduite et n'est pas déchargé(e) de sa responsabilité de conduire le véhicule avec prudence. La fonction peut être désactivée à tout moment. Le système est utilisable jusqu'à la vitesse maximale du véhicule. Uniquement en combinaison avec un système de navigation. Uniquement en combinaison avec une licence We Connect active. Les composantes en ligne du « Travel Assist avec données de localisation véhicule à véhicule » ne sont utilisables que dans le cadre de la couverture du réseau de téléphonie mobile et avec les paramètres de confidentialité correspondants. La composante en ligne peut être désactivée à tout moment dans l'application We Connect ID. La composante en ligne de « Travel Assist » est disponible dans les pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni et Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse. Pour activer les fonctions en ligne, vous avez besoin d'un compte utilisateur Volkswagen ID et vous devez vous connecter à We Connect avec votre nom d'utilisateur et votre mot de passe. En outre, un contrat distinct We Connect doit être conclu en ligne avec Volkswagen AG. Après la livraison du véhicule, vous avez 90 jours pour activer la fonction en ligne du « Travel Assist avec données de localisation véhicule à véhicule ». Passé ce délai, la durée d'utilisation initiale de 3 ans (gratuite) de la composante en ligne de « Travel Assist avec données de localisation véhicule à véhicule » commence. L'utilisation de la composante en ligne de « Travel Assist avec données de localisation véhicule à véhicule » est rendue possible par une connexion Internet intégrée. Les coûts de données associés générés en Europe sont pris en charge par Volkswagen AG dans le cadre de la couverture du réseau. En fonction du tarif de votre téléphone mobile et surtout lorsque vous l'utilisez à l'étranger, l'échange de données via Internet peut entraîner des coûts supplémentaires (par exemple, des frais d'itinérance). La prestation de services nécessite la transmission de certaines données à caractère personnel, telles que la localisation et l'adresse IP du véhicule. Vous trouverez des informations complémentaires sur le traitement des données dans la déclaration de protection des données « Travel Assist avec données de localisation véhicule à véhicule ». La disponibilité des différents services décrits dans les bouquets peut varier en fonction du pays. Les services sont disponibles pour la durée convenue du contrat et leur contenu peut être modifié ou supprimé pendant sa durée de validité. Pour plus d'informations, visitez le site www.connect.volkswagen-we.com ou contactez votre partenaire Volkswagen. Pour obtenir des informations sur les modalités des tarifs de téléphonie mobile, veuillez contacter votre opérateur de téléphonie mobile.

7) Dans les limites du système : la conductrice ou le conducteur doit être prête/prêt à tout moment à prendre le dessus sur le système d'aide à la conduite et n'est pas déchargé(e) de sa responsabilité de conduire le véhicule avec prudence.

8) Recharge avec une puissance de charge maximale de 135 kW CC pour les variantes de batterie Pro et Pro Performance ainsi qu'à une température ambiante et de la batterie d'environ 23 °C et un état de charge (SOC) initial d'environ 5 % (par exemple sur une station IONITY).

9) Le système Plug & Charge sera disponible avec une prochaine mise à jour du logiciel.

Remarque : autonomie déterminée selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP). Les valeurs réelles de l'autonomie selon le cycle WLTP peuvent varier en fonction de l'équipement. Celles-ci dépendent en outre du style de conduite, de la vitesse, de l'utilisation des équipements de confort / des accessoires, de la température extérieure, du nombre d'occupants / du chargement et de la topographie.



Sommaire

L'ID.5, le nouveau SUV coupé électrique et élégant de Volkswagen

L'ID.5 GTX, le modèle haut de gamme de la gamme ID. équipé de la transmission intégrale pour une conduite plus dynamique

L'essentiel

L'ID.5 et l'ID.5 GTX – les points forts de la nouvelle gamme de modèles ID. Page 04

Résumé

L'ID.5 et l'ID.5 GTX : les nouveaux SUV coupés électriques de Volkswagen aussi expressifs qu'élégants Page 07

Version détaillée

Les nouveaux ID.5 et ID.5 GTX. Les SUV coupés électriques Page 14

Modèle premium et technologique équipé de la dernière version 3.1 du logiciel ID. Page 14

Un design extérieur expressif en harmonie avec une aérodynamique efficace Page 20

Une technologie d'éclairage de pointe à l'extérieur comme à l'intérieur Page 22

Un intérieur ultramoderne – de multiples personnalisations Page 24

Utilisation encore plus intuitive et commande vocale haut de gamme Page 26

Une connectivité intelligente Page 28

Moteurs et trains roulants. Performance électrique musclée et agilité assurée Page 30

Batterie et offre de recharge. L'expérience de la mobilité électrique devient encore plus conviviale Page 34

« Way to Zero » Page 37

Citations Page 38

Caractéristiques techniques Page 39



L'essentiel

L'ID.5, le nouveau SUV coupé électrique et élégant de Volkswagen

L'ID.5 GTX, le modèle haut de gamme expressif de la gamme ID. équipé de la transmission intégrale

Les points forts

- **Le premier SUV coupé électrique de Volkswagen.** Un modèle technologique capable de parcourir de longues distances, basé sur la plateforme modulaire d'électrification (MEB) d'avenir de Volkswagen, avec un centre de gravité bas pour une tenue de route optimale.
- **Dernière génération du logiciel ID., version 3.0 :** L'ID.5 est doté de la version actuelle du logiciel ID. et établit des nouveaux standards de référence en matière d'utilisation, de confort et de chargement grâce à des systèmes et des fonctions ultramodernes.
- **La recharge en déplacement – encore plus aisée avec Plug & Charge :** grâce au Plug & Charge⁹, la recharge en déplacement des ID.5 et ID.5 GTX¹ sera considérablement simplifiée. La voiture et les bornes de recharge compatibles communiqueront directement entre elles. La facturation sera automatique.
- **Un design expressif associé à une aérodynamique exceptionnelle.** Un design épuré et musclé avec un bouclier avant imposant, un revêtement de porte peint dans la couleur du véhicule et un becquet arrière sportif, pour un coefficient de traînée de 0,26 et une autonomie maximale : jusqu'à 513 km en conditions WLTP.
- **Beaucoup d'espace.** Le design avant-gardiste fait preuve d'originalité sous tous les angles et affiche, avec ses porte-à-faux



courts un design de coupé émotionnel, tout en offrant un espace intérieur généreux digne de la catégorie supérieure.

- **Une ambiance de bien-être.** Un intérieur convivial, de haute qualité et fonctionnel. L'ID.5 GTX¹ impressionne par ses sièges qui, revêtus de matériaux sportifs et modernes, renforcent le style GTX avec leur logo perforé. Un éclairage d'ambiance complet souligne le concept innovant du design intérieur.
- **Des aides à la conduite innovantes.** « Travel Assist avec échange de données entre véhicules »⁶ pour une expérience de conduite encore plus détendue et confortable. Avec l'« Intelligent Park Assist Plus avec fonction mémoire »⁷ la voiture apprend des manœuvres de stationnement individualisées et peut les reproduire de manière autonome.
- **Un éclairage intelligent.** L'équipement comprend des projecteurs à LED de série. L'ID.5 GTX¹ est équipé de projecteurs à LED à faisceau matriciel IQ.Light avec feux de route intelligents et de blocs de feux arrière à LED 3D.
- **Un nouveau concept ergonomique.** Un volant tactile multifonction, un écran tactile de 12 pouces, l'affichage tête haute à réalité augmentée (en option), une commande vocale optimisée.
- **La puissance de la propulsion.** De puissants moteurs arrière électriques de 128 kW (174 ch) sur l'ID.5 Pro² et de 150 kW (204 ch) sur l'ID.5 Pro Performance³ assurent une accélération dynamique.
- **La transmission intégrale Dual Motor.** La version haut de gamme, l'ID.5 GTX¹, est équipée d'un moteur électrique sur chaque essieu pour une puissance de 220 kW (299 ch)*. De 0 à 100 km/h en 6,3 secondes, une vitesse de pointe de 180 km/h.
- **Une autonomie permettant de parcourir de longues distances.** L'autonomie de l'ID.5 atteint jusqu'à 513 km (en WLTP⁵). La capacité de charge maximale élevée de 135 kW (de série) permet de réduire la durée des arrêts nécessaires lors de la recharge.



- **Des trains roulants dynamiques et équilibrés.** La propulsion et les trains roulants, avec leurs systèmes de régulation hautement interconnectés, garantissent un confort d'utilisation. La direction progressive et la régulation adaptative des trains roulants sont proposées en option.
- **Un écosystème de mobilité durable.** L'ID. Charger (non disponible en France), le service de charge We Charge et l'app We Connect ID. constituent un écosystème de mobilité durable.
- **Une mobilité électrique durable pour tous.** L'ID.5 est fabriqué à l'usine de Zwickau et livré à ses clients avec un bilan neutre en carbone.
- **ACCELERATE.** L'ID.5 permet d'étendre l'offre ID. en Europe, qui comprend déjà le best-seller ID.3 et l'ID.4. Volkswagen accélère ainsi son offensive électrique dans le cadre de la stratégie ACCELERATE.
- **Lancement dans un nouveau segment de marché.** Avec l'ID.5, Volkswagen se lance dans le segment de marché des - SUV- coupés et s'adresse ainsi à une nouvelle clientèle. Volkswagen a déjà conquis de nombreux nouveaux clients avec les modèles de la gamme ID.
- **Une numérisation complète.** Avec l'ID.5, Volkswagen franchit une nouvelle étape de sa transformation en fournisseur de services de mobilité orienté vers les logiciels. Des aides à la conduite innovantes et les mises à jour « Over-The-Air » permettent de rendre l'expérience de conduite encore plus agréable. Volkswagen est prêt pour un modèle basé sur la numérisation de ses produits.
- **Confort.** Grâce à l'échange de données entre les véhicules et les systèmes d'aide à la conduite étendus, Volkswagen lance la prochaine étape vers la conduite automatisée avec l'ID.5.
- **« Way to Zero ».** D'ici 2030, Volkswagen souhaite porter la part des modèles purement électriques dans les ventes totales de véhicules à au moins 70 % en Europe et à au moins 50 % en Amérique du Nord et en Chine. D'ici 2026, 18 milliards d'euros seront investis dans les



Media Information

domaines de l'électromobilité, de l'hybridation et de la numérisation. En Europe, le dernier véhicule thermique sortira des usines entre 2033 et 2035. Volkswagen veut atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2050.

Résumé

L'ID.5 et l'ID.5 GTX : les nouveaux SUV coupés électriques de Volkswagen aussi expressifs qu'élégants

Avec sa stratégie ACCELERATE, Volkswagen poursuit son parcours de transformation en fournisseur de services de mobilité orienté vers les logiciels : le coup d'envoi du dernier modèle tout-électrique de la famille ID. est donné avec le nouvel ID.5 et le nouvel ID.5 GTX¹. L'ID.5 de Volkswagen est un SUV coupé appartenant à une toute nouvelle génération de véhicules positionnés premium. Elle commence avec l'ID.5: propulsion de 128 kW (174 ch) ou 150 kW (204 ch) et l'ID.5 GTX¹, à transmission intégrale de 220 kW (299 ch)*. Chaque modèle de cette gamme combine les qualités de la gamme ID. dans un design propre aussi élégant qu'expressif, qui lui confère un caractère fort. L'ID.5 offre une toute nouvelle sensation de par son espace généreux ainsi que des solutions novatrices en matière de commandes, d'interface homme-machine (HMI), d'infodivertissement et d'aides à la conduite.

Le niveau suivant. Génération de logiciel 3.0 avec fonctions innovantes.

L'ID.5 rend l'expérience de la mobilité électrique encore plus conviviale livré avec la dernière version du logiciel ID. La gamme offre une commande vocale avec des performances de niveau premium, une puissance de recharge plus élevée et demain la fonction Plug & Charge (dans la version 3.1 de l'ID Software). L'ID.5 s'authentifiera automatiquement dès que le client branchera le câble de recharge sur une borne de recharge rapide CC



Media Information

compatible et démarrera une communication cryptée et sécurisée entre le véhicule et la borne. Cette authentification ne prendra que quelques secondes, puis le processus de recharge commencera, pour plus de confort d'utilisation.

Temps de recharge écourtés. Le logiciel ID. de dernière génération offre de grands avantages lors de la recharge. Les modèles équipés de la batterie 77 kWh peuvent désormais être rechargés à une puissance maximale de 135 kW⁸ au lieu de 125 kW ; cela permet d'économiser jusqu'à neuf minutes de temps de recharge, en partant d'un état de charge de 5 % jusqu'à un état de charge de 80 %. Ceci permet de stocker en 29 minutes suffisamment d'énergie pour parcourir 390 km dans le cas de l'ID.5 et 320 km pour l'ID.5 GTX, avec un temps de recharge de 36 minutes. En déplacement, sur une borne de recharge CA, les modèles ID.5 permettent de recharger avec une puissance allant jusqu'à 11 kW.

Des aides à la conduite avancées et totalement interconnectées. Le « Travel Assist avec échange de données »⁶ disponible en option permet, dans les limites du système, un guidage transversal et longitudinal semi-automatisé sur toute la plage de vitesse et, pour la première fois, le changement de voie assisté sur autoroute (à partir de 90 km/h). Si des données de localisation anonymisées émanant d'autres véhicules Volkswagen sont disponibles, le « Travel Assist avec échange de données »⁶ requiert uniquement la détection d'un seul marquage au sol pour maintenir le véhicule dans sa voie, par exemple sur des routes secondaires sans marquage au sol central. Autre nouveauté : L'intelligent Park Assist Plus avec fonction mémoire pour le stationnement autonome sur un des manœuvres préalablement enregistrées.

L'efficacité électrique rencontre l'élégance. Grâce à son design fluide et épuré, l'ID.5 exprime l'ultra-modernité, la puissance et l'élégance. Sa ligne de toit s'étend sur toute la longueur de la carrosserie, redescend rapidement et se termine par un spoiler flottant. Le coefficient de traînée de l'ID.5 descend à 0,26 pour une efficacité maximale de l'utilisation de



Media Information

l'énergie stockée dans sa batterie de 77 kWh. Le véhicule est ainsi capable de parcourir de longues distances et de redéfinir les paramètres de la prochaine génération de SUV coupés : électriques, sportifs, élégants.

Impressionnante utilisation de l'espace intérieur. L'ID.5 est basé sur l'architecture particulièrement peu encombrante de la plateforme modulaire d'électrification (MEB) de Volkswagen. La technologie se fait toute petite, au grand bénéfice des passagers : avec ses 4,60 mètres de long et son empattement de 2,77 mètres, l'habitacle de l'ID.5 permet une impressionnante utilisation de l'espace intérieur et offre autant de place qu'un SUV conventionnel de la catégorie supérieure. Malgré sa ligne de toit dynamique, l'ID.5 ne perd rien de la polyvalence et de la flexibilité propre aux SUV et impressionne également par sa sensation d'espace généreux et sa grande liberté de mouvement dans la deuxième rangée de sièges. Les couleurs à l'intérieur sont modernes et chaleureuses, les matériaux sont de haute qualité. Les clients peuvent choisir entre un grand nombre de variantes d'intérieur, de sièges et de packs d'équipements. En fonction de la position des dossiers des sièges arrière, le coffre à bagages peut contenir entre 549 et 1561 litres. Une ouverture de coffre électrique et un dispositif d'attelage rabattable électriquement sont disponibles en option.

Deux écrans. Les commandes et l'affichage du poste de conduite de l'ID.5 sont réunis sur deux écrans, un petit derrière le volant et un grand situé au centre, d'une diagonale de 12 pouces (de série). Le petit écran devant la conductrice ou le conducteur peut être commandé via le volant multifonction. Le grand écran d'infodivertissement au centre du tableau de bord dispose d'une fonctionnalité tactile. Grâce à l'ID. Light, une bande lumineuse située sous le pare-brise, la conductrice ou le conducteur reçoivent des informations perceptibles intuitivement, par exemple dans les situations de danger ou pour la navigation.

Planificateur d'itinéraire électrique intelligent. Le menu de recharge qui s'affiche sur l'écran tactile de 12 pouces est structuré de manière encore plus informative et ordonné grâce au dernier logiciel ID. 3.0. Pour les longs



Media Information

trajets, le calcul d'itinéraire du système de navigation établit un itinéraire multi-étapes intelligent qui permet à la voiture d'arriver à destination le plus rapidement possible.

L'affichage tête haute à réalité augmentée, une haute technologie numérique. Avec l'affichage tête haute à réalité augmentée, Volkswagen introduit une option high-tech dans l'ID.5 et l'ID.5 GTX. Cette dernière fusionne l'affichage avec la réalité : par exemple, les flèches de direction de la navigation sont intégrées au pare-brise et la conductrice ou le conducteur les perçoit dans son champ de vision sur le pare-brise, comme si elles se trouvaient à une distance de 10 mètres du véhicule.

Commande vocale aux performances haut de gamme. L'interaction avec le système optimisé démarre avec le mot d'activation « Bonjour ID. » ou le bouton dédié sur le volant. L'ID.5 devient ainsi un interlocuteur intelligent, car la commande vocale comprend également des formulations libres du quotidien telles que « J'ai froid ». En outre, grâce à des microphones numériques, la commande vocale sait aussi reconnaître si c'est la conductrice/le conducteur ou bien la passagère/le passager qui parle. Elle est alors en mesure d'effectuer le réglage de la climatisation en fonction de la personne qui fait la demande. La qualité de reconnaissance améliorée de la commande vocale est désormais de l'ordre de 95 %. De plus, le système optimisé permet à l'utilisateur de lui couper la parole ou de lui demander des précisions. Les réponses sont fournies de deux manières : en ligne à partir du cloud et hors ligne à partir des informations mémorisées dans la voiture. La communication en ligne garantit un taux de reconnaissance et une qualité de résultats particulièrement élevés, même pour la recherche de points d'intérêt.

Technologie d'éclairage de pointe. L'ID.5 est équipé d'une technologie d'éclairage de pointe, à l'extérieur comme à l'intérieur. Lorsque la conductrice ou le conducteur s'approche de son véhicule avec la clé, l'ID.5 lance son programme de bienvenue : les projecteurs et les blocs de feux arrière se réveillent avec une séquence lumineuse, les rétroviseurs



Media Information

extérieurs projettent l'« empreinte digitale » de la gamme ID. sur le sol. Les projecteurs eux-mêmes et les blocs de feux arrière sont équipés d'une technologie LED de pointe. Volkswagen propose en option les projecteurs IQ.Light Matrix LED (de série sur l'ID.5 GTX¹), qui assurent un contrôle intelligent des feux de route. Les blocs de feux arrière à LED 3D (également de série sur l'ID.5 GTX¹), qui présentent l'aspect d'une sculpture, brillent d'une intensité inhabituelle. L'éclairage joue également un rôle essentiel dans l'habitacle. Un éclairage d'ambiance sur le tableau de bord et sur les portes peut être configuré dans une trentaine de couleurs selon les envies.

L'ID. Light constitue un élément particulier du concept d'éclairage de l'ID.5 : la ligne lumineuse située à l'extrémité inférieure du pare-brise fait également office d'élément de l'interface homme-machine (Human Machine Interface, ou HMI). L'ID. Light indique à l'aide de différentes impulsions lumineuses si le véhicule est prêt pour la conduite, quelle direction prendre à la prochaine intersection (selon la navigation) ou si la batterie est en cours de chargement. En outre, l'ID. Light offre son assistance dans des situations dangereuses. Il informe et avertit la conductrice ou le conducteur, ainsi que les occupants, par des signaux lumineux bien visibles en cas de forte décélération du trafic à l'avant. Par ailleurs, l'ID. Light peut également soutenir les instructions du système de navigation par des signaux lumineux. Il informe par exemple la conductrice ou le conducteur à l'avance qu'il lui faut prendre la voie de droite avant une sortie d'autoroute ou lever le pied de l'accélérateur pour bénéficier efficacement du mode roue libre dans les zones à vitesse réduite. Toutes les couleurs et animations suivent un langage visuel soigneusement élaboré, qui est convivial, universel et facile à comprendre. La conductrice ou le conducteur reçoit ainsi des informations importantes sans avoir à quitter la route des yeux.

Trois niveaux de puissance. L'ID.5 GTX, le modèle de pointe équipé de la transmission intégrale. Le SUV coupé électrique de Volkswagen est lancé en



Media Information

2022 avec trois motorisations différentes. L'entraînement de l'ID.5 Pro² est assuré par un moteur arrière électrique de 128 kW (174 ch). Le moteur arrière de l'ID.5 Pro Performance³ possède quant à lui une puissance de 150 kW (204 ch). L'ID.5 GTX¹ est équipé de deux moteurs électriques, un sur l'essieu avant et l'autre sur l'essieu arrière. Cette transmission intégrale Dual-Motor délivre une puissance maximale de 220 kW (299 ch)*. Ce modèle à vocation plus dynamique accélère de 0 à 100 km/h en 6,3 secondes et atteint une vitesse de pointe de 180 km/h (bridée).

Du confort et du dynamisme. Qu'elles soient à propulsion ou équipées d'une transmission intégrale électrique, toutes les variantes de l'ID.5 offrent une conduite confortable et sûre grâce à une étroite interconnexion des unités de commande du moteur et des trains roulants. La sélection du profil de conduite (de série) permet à la conductrice ou au conducteur d'influencer le fonctionnement des moteurs électriques et de la direction en choisissant parmi plusieurs modes. Une direction progressive qui, tels des trains roulants sport, fonctionne d'autant plus directement que l'angle de braquage du volant augmente, est disponible en option. Les amortisseurs réglés électroniquement DCC (Dynamic Chassis Control), également en option, enrichissent encore la gamme entre la conduite souple et le plaisir de conduite dynamique. La gamme de roues propose des jantes en alliage entre 19 et 21 pouces.

Jusqu'à 513 km d'autonomie. Toutes les motorisations de l'ID.5 utilisent une grande batterie qui permet de parcourir de longues distances grâce à sa capacité énergétique (nette) de 77 kWh. Celle-ci permet à l'ID.5 Pro² et à l'ID.5 Pro Performance³ d'avoir une autonomie pouvant atteindre 513 km (en WLTP⁵). Sa position centrale sous l'habitacle garantit un centre de gravité bas et une répartition équilibrée de la charge sur les essieux. Le modèle équipé de la transmission intégrale, l'ID.5 GTX¹, atteint une autonomie de 489 km (en WLTP⁴).

Un écosystème de mobilité durable. L'ID.5, qui sort des chaînes de production de l'usine de Zwickau, est livré à ses clients européens avec un



Media Information

bilan neutre en carbone. En le rechargeant en électricité verte à domicile ou à une station du réseau de recharge rapide IONITY, ceux-ci peuvent l'utiliser presque sans avoir d'impact sur le climat. Volkswagen est le premier constructeur automobile à soutenir le développement des énergies renouvelables à grande échelle. Volkswagen prévoit que les émissions de CO₂ de ses véhicules diminuent de 40 % d'ici 2030, et l'entreprise veut atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2050 dans le cadre de son « Way to Zero ».

La voie vers le « Way to Zero » L'objectif d'électrification complète des nouveaux modèles, associé à la nouvelle stratégie ACCELERATE de Volkswagen, accélère également la transformation numérique de l'entreprise. D'ici 2030, Volkswagen souhaite porter la part des modèles purement électriques dans les ventes totales de véhicules à au moins 70 % en Europe et à au moins 50 % en Amérique du Nord et en Chine. D'ici 2026, 18 milliards d'euros seront investis dans les domaines de l'électromobilité, de l'hybridation et de la digitalisation. Avec l'ID.5, Volkswagen franchit une nouvelle étape sur la voie de la mobilité logicielle. Des aides à la conduite innovantes et les mises à jour « Over-The-Air » permettent de rendre l'expérience de conduite encore plus agréable.



Version longue

Les nouveaux ID.5 et ID.5 GTX. Les SUV coupés électriques

Modèle technologique premium, design expressif et dernière version 3.0 du logiciel ID.

Des SUV coupés électriques premium basés sur la plateforme MEB.

Présentation de l'ID.5, le premier SUV coupé 100 % électrique de Volkswagen. Un véhicule à vocation premium. La dernière génération du logiciel réduit les temps de charge de l'ID.5, améliore le confort et optimise l'utilisation. La recharge devient ainsi encore plus confortable qu'un plein de carburant. Le logiciel ID. 3.0 séduit également par sa commande vocale optimisée et intuitive ainsi que son planificateur d'itinéraire électrique intelligent. L'ID.5 est le nouveau modèle tout-électrique basé sur la plateforme modulaire électrique (MEB) et il se place au sommet de cette gamme de modèles.

Ce SUV coupé particulièrement spacieux combine de manière optimale des exigences premium avec la durabilité et l'élégance : le premier SUV coupé électrique de Volkswagen offre des performances très dynamiques et neutres en carbone au niveau local à une clientèle exigeante. Les atouts de l'ID.5 représentent la nouvelle génération de SUV coupés et offrent aux passagers une habitabilité maximale tout en conservant une ligne de toit dynamique.

Les moteurs peu encombrants se situent sur l'essieu arrière ou, pour l'ID.5 GTX¹, sur les deux essieux. La partie avant du véhicule, courte, abrite les refroidisseurs et des parties du climatiseur. Le long empattement de 2,77 mètres permet un intérieur façon « Open Space », un habitacle aussi grand que celui des SUV conventionnels de la catégorie supérieure. Pour une longueur totale de 4,60 mètres, l'ID.5 offre une économie d'espace inégalée pour une grande liberté de mouvement des passagers. Malgré sa



Media Information

forme de coupé sportif, la garde au toit des passagers arrière de l'ID.5 n'est réduite que de 12 millimètres par rapport à celle de l'ID.4.

Un design sportif et élégant, une efficacité maximale, des moteurs

puissants. Le design de coupé musclé et épuré de l'ID.5 est unique dans le segment et reflète les exigences de la marque Volkswagen en matière d'éco-responsabilité. L'excellent aérodynamisme de l'ID.5, qui a été encore amélioré par rapport à celui de l'ID.4, et le coefficient de traînée résultant (jusqu'à 0,26), permettent d'exploiter l'énergie stockée dans sa batterie au lithium-ion (77 kWh de capacité nette) de façon optimale. Son autonomie allant jusqu'à 513 km selon les normes WLTP⁵ et sa capacité de recharge rapide atteignant 135 kW renforcent l'aptitude à parcourir de longues distances en ID.5. De grandes jantes et des détails personnalisables soulignent l'élégance sportive de l'ID.5.

L'ID.5 GTX, le modèle de pointe équipé de la transmission intégrale. Alors que l'ID.5 dispose d'un moteur arrière (propulsion) dans ses versions Pro (128 kW, 174 ch) et Pro Performance (150 kW, 204 ch), le modèle de pointe à transmission intégrale est équipé d'un moteur sur chacun de ses essieux. La puissance totale de l'ID.5 GTX¹ s'élève à 220 kW (299 ch)*. Il passe en 6,3 secondes de 0 à 100 km/h et atteint une vitesse de pointe de 180 km/h.

La transmission intégrale Dual-Motor est conçue pour que la motricité soit maximale et que le comportement du véhicule soit très stable, en particulier dans des conditions météorologiques critiques. Tout comme sur les autres modèles ID.5, l'entraînement de l'ID.5 GTX¹ est assuré par une batterie au lithium-ion de 77 kWh (capacité nette de la batterie). Le modèle de pointe à transmission intégrale est particulièrement dynamique et porte des éléments de design exclusifs qui lui sont réservés. Le poids tracté maximal de l'ID.5 GTX¹ est de 1 200 kilogrammes, soit 200 kilogrammes de plus que sur les versions à propulsion.

Le niveau suivant. Dernière génération du logiciel 3.0 et Plug & Charge.

Avec le nouveau logiciel ID.software3.0, des mises à jour logicielles pourront être installées à distance « Over-the-air ». Une autre solution intelligente



Media Information

simplifiera la recharge en cours de route : avec la future version du logiciel ID. Software 3.1, la gamme proposera aussi la fonction Plug & Charge (branchement du câble de recharge et recharge directe). En l'occurrence, l'ID.5 s'authentifiera automatiquement lors du branchement aux bornes de recharge compatibles Plug & Charge et échangera ainsi toutes les données nécessaires avec le point de recharge. Voici comment cela fonctionnera : Une fois le certificat via l'application We Connect ID. App installé dans le véhicule et dès que le câble de recharge sera raccordé, une communication cryptée et sécurisée, conforme à la norme ISO 15118, démarrera entre l'ID.5 et la borne. Après l'authentification, le processus de recharge commencera automatiquement. Une carte de recharge ne sera plus nécessaire dans ce cas. La facturation sera faite par exemple via un contrat We Charge compatible avec le système Plug & Charge. Le système Plug & Charge sera disponible sur les principaux réseaux, comme Ionity, Aral, BP, Enel, EON, ainsi que Iberdrola et Eviny. Cette liste est loin d'être exhaustive.

Temps de recharge écourtés. Le logiciel ID. de dernière génération offre également de grands avantages lors de la recharge. La batterie 77 kWh de l'ID.5 peut désormais être rechargée à une puissance maximale de 135 kW⁸ au lieu de 125 kW ; cela permet d'économiser jusqu'à neuf minutes de temps de recharge, en partant d'un état de charge de 5 % jusqu'à un état de charge de 80 %. Ceci permet de stocker en 29 minutes suffisamment d'énergie pour parcourir 390 km dans le cas de l'ID.5 et 320 km pour l'ID.5 GTX, avec un temps de recharge de 36 minutes.

Durée de vie optimisée des batteries haute tension Le nouveau mode « Battery Care » permet d'optimiser la durée de vie de la batterie. Il limite l'état de charge (SOC) maximal à 80 %. Le conducteur peut à tout moment, par exemple avant de longs trajets, désactiver ce mode et charger à pleine autonomie. En cas de besoin, le conducteur peut également profiter d'une autonomie complète en programmant une heure de départ (recharge programmée).



Planificateur d'itinéraire électrique intelligent. Le menu de recharge qui s'affiche sur l'écran tactile de 12 pouces est également structuré de manière encore plus informative et ordonnée grâce à la dernière génération de logiciel 3.0. Pour les longs trajets, le calcul d'itinéraire du système de navigation établit un itinéraire multi-étapes intelligent qui permet au véhicule d'arriver à destination le plus rapidement possible. Pour ce faire, il intègre les données relatives à la circulation et au trajet, l'autonomie résiduelle en kilomètres ainsi que le SOC (State of Charge = état de charge) souhaité à destination. L'évaluation des étapes de recharge est dynamique, en fonction de la puissance des bornes. Le calcul d'itinéraires peut ainsi proposer deux recharges courtes à forte puissance au lieu d'une seule recharge longue à faible puissance.

Des aides à la conduite avancées et totalement interconnectées. Le « Travel Assist avec échange de données »⁶ permet, dans les limites du système, de maintenir activement le véhicule au milieu de la voie. Il s'adapte au style de conduite, si bien que le véhicule peut circuler plus à gauche ou plus à droite dans sa propre voie et non pas exactement au milieu. Il peut en outre respecter la distance avec le véhicule qui précède et la vitesse maximale définie. Le système dispose d'un régulateur de vitesse adaptatif et prédictif et d'une assistance dans les virages. La vitesse du véhicule peut ainsi être adaptée aux limitations de vitesse en vigueur ainsi qu'au tracé de la route (virages, ronds-points, etc.).

Une nouveauté chez Volkswagen : avec ses deux radars à l'arrière et par ultrasons, le « Travel Assist avec échange de données »⁶ peut surveiller la circulation environnante et peut aussi, si on le souhaite, apporter une aide active sur autoroute à partir de 90 km/h pour changer de voie. S'il est activé, le changement de voie peut être initié et exécuté par un clignotement à impulsion. La condition préalable est que les capteurs n'aient pas détecté d'objets dans la zone environnante et que le volant capacitif détecte les mains de la conductrice ou du conducteur. Le véhicule braque alors automatiquement en direction de la voie souhaitée. La conductrice ou le



Media Information

conducteur peut intervenir à tout moment et prendre la manœuvre en charge.

Si des échanges de données anonymisées provenant d'autres Volkswagen sont disponibles, le nouveau « Travel Assist 2.5 » est également opérationnel sur des routes ne possédant qu'un seul marquage au sol. Le véhicule s'oriente alors uniquement en fonction d'une délimitation de voie détectée pour rester dans sa voie, par exemple sur des routes secondaires sans marquage au sol central. La disponibilité du « Travel Assist » est encore augmentée grâce aux échanges de données et le confort et l'assistance du client sont améliorés.

Les échanges de données anonymisées extrêmement précises sont générées par plusieurs centaines de milliers de véhicules de la marque Volkswagen. Pour ce faire, la flotte de véhicules collecte des données cartographiques présentant des caractéristiques fixes de l'environnement routier (par ex. lignes de délimitation et panneaux de signalisation) et les transmet automatiquement à un cloud. Ces informations sont ensuite envoyées individuellement aux modèles Volkswagen participants circulant actuellement sur les routes. En raison du grand nombre de véhicules, la base de données ne cesse de s'élargir. Avec l'utilisation d'échange de données et de systèmes d'aide à la conduite de dernière génération, Volkswagen franchit également une nouvelle étape vers la conduite automatisée.

Stationnement personnalisé. L'assistant de stationnement « Intelligent Park Assist Plus » et sa fonction mémoire⁷ rendent le stationnement encore plus confortable : En plus du guidage complet de la voiture, incluant le braquage, l'accélération et le freinage lors des manœuvres de stationnement et de sortie des places de stationnement en créneau (dans les limites du système), l'option « Intelligent Park Assist Plus avec fonction de mémoire »⁷ peut reproduire de manière autonome les manœuvres individuelles enregistrées une fois, facilitant donc encore la tâche du conducteur. La fonction de mémoire mémorise des manœuvres de stationnement en dessous de 40 km/h avec un trajet allant jusqu'à 50 mètres, par exemple pour se garer



dans un abri de voiture ou un garage. Il suffit pour cela que la conductrice ou le conducteur effectue une fois la manœuvre de stationnement et l'enregistre. Le véhicule est ensuite capable de répéter de manière autonome la manœuvre de stationnement retenue. La conductrice ou le conducteur n'a plus qu'à surveiller l'opération.

Une nouvelle étape majeure de l'offensive électrique. Tout comme l'ID.4, l'ID.5 fait son entrée sur le plus grand segment de marché au monde, la catégorie des SUV compacts et des coupés électriques. Ces deux gammes de modèles constituent ainsi une étape stratégique majeure de l'offensive électrique de Volkswagen. L'entreprise veut devenir leader mondial du marché de la mobilité électrique au plus tard en 2025. Celle-ci ainsi que les véhicules qu'elle commercialise, seront neutres en carbone d'ici 2050. Dans les cinq années à venir, il est prévu d'investir environ 46 milliards d'euros dans la mobilité électrique et l'hybridation de la flotte.



Un design extérieur expressif en harmonie avec une aérodynamique efficace

Des modèles élégants et pleins d'assurance. Le visage de l'ID.5, avec son expression concentrée, ses ouvertures d'air de refroidissement réduites et ses larges surfaces peintes, apparaît musclé, plein d'assurance et chaleureux quel que soit le point de vue. L'entrée d'air du modèle haut de gamme qu'est l'ID.5 GTX¹ lui procure une touche encore plus puissante comparée à l'ID.5 Pro². Dans l'ensemble, la ligne de l'ID.5 apparaît fluide et en même temps, sportive et musclée. Ses porte-à-faux courts et ses grandes roues soulignent son aspect robuste. L'ID.5 mesure 4,60 mètres de long, 1,85 mètre de large et 1,61 mètre de haut.

Une ligne de toit dynamique. L'avant sur sa partie supérieure souligne déjà la robustesse du SUV coupé électrique, les montants A plats et inclinés placés loin vers l'avant introduisent un nouveau flux élégant dans la ligne de toit ; cette dernière s'étire sur le bas de la carrosserie et se termine par des montants D allongés. Le tracé athlétique de la ligne d'épaule offre un aspect de puissance et de volupté. À l'arrière, des lignes horizontales soulignent la largeur de l'ID.5 ; la plus marquée d'entre elles forme la bande lumineuse qui relie les feux.

Un coefficient de traînée jusqu'à 0,26. Le design du SUV coupé électrique donne l'impression d'avoir été façonné par le vent, et c'est effectivement le cas. L'ID.5 Pro² et l'ID.5 Pro Performance³ parviennent à avoir un coefficient de traînée très bas de 0,26, celui de l'ID.5 GTX¹ est quant à lui de 0,27. Le facteur contribuant de manière décisive à ces bonnes propriétés aérodynamiques est la forme de base de la carrosserie composée d'une baie qui descend doucement vers l'arrière et devient de plus en plus étroite. Le flux d'air s'écoule le long de la vitre arrière, contourne et traverse le spoiler et ne tourbillonne que dans la zone située en dessous. Lors de cette rupture de l'écoulement, le spoiler interagit avec les blocs de feux arrière modelés



et l'insert de diffuseur surélevé, également pour réduire la portance au niveau de l'essieu arrière.

Des caractéristiques aérodynamiques intelligentes. Les poignées de porte intégrées à la carrosserie de l'ID.5 sont également conçues pour un écoulement à faible perte, il en va de même pour les jantes au design plein. Les volets de radiateur à commande électrique à l'avant du véhicule ne s'ouvrent que lorsque les groupes moteurs nécessitent de l'air de refroidissement, l'air ne doit passer par les conduits de refroidissement qu'à ce moment-là. Des petits spoilers et des revêtements dirigent le flux d'air au niveau du soubassement.



La technologie d'éclairage la plus moderne à l'extérieur comme à l'intérieur

Comme des yeux humains. Les grands projecteurs rendent le visage de l'ID.5 attrayant, ceux-ci sont de série presque totalement équipés de la technologie LED. Le pack design de l'ID.5 Pro² et de l'ID.5 Pro Performance³ comprend les projecteurs IQ.Light Matrix LED, ceux-ci sont de série sur l'ID.5 GTX¹. Leurs modules dotés d'un éclairage d'ambiance latéral rappellent des yeux humains. Lorsque la conductrice ou le conducteur s'approche de son véhicule avec la clé, le véhicule se réveille en faisant une sorte de clin d'œil. Cette impression résulte d'un pivotement vertical du module. Le système d'accès « Keyless Access » offre un point fort supplémentaire : le véhicule cherche à établir un contact visuel avec la conductrice ou le conducteur en bougeant ses projecteurs latéralement, comme des yeux. La voiture la ou le « regarde ». À la fin de la mise en scène d'accueil, les rétroviseurs extérieurs projettent l'« empreinte digitale » de la gamme ID. sur le sol. L'alvéole de lumière (Honeycomb) est un motif que l'on retrouve à de nombreuses reprises sur les modèles ID.

Aussi lumineux que possible. Les projecteurs à LED à faisceau matriciel émettent la lumière IQ.Light qui éclaire la route avec une luminosité maximale sans pour autant éblouir les autres usagers. Chaque module de projecteur intègre 18 unités LED dont onze peuvent être éteintes et atténuées séparément. Un spot séparé complète l'éclairage. Lorsque l'éclairage est activé, une bande lumineuse relie les phares entre eux, interrompue par le logo de Volkswagen. Sur l'ID.5 GTX¹, la signature lumineuse est complétée par trois unités LED distinctes dans les entrées d'air extérieures.

Des surfaces de fibres optiques dans les blocs de feux arrière. À l'arrière de l'ID.5 se trouvent les blocs de feux arrière à LED 3D innovants (de série sur l'ID.5 GTX¹, inclus dans le pack design sur les ID. Pro et Pro Performance), reliés par une bande lumineuse LED (de série sur tous les modèles). Dans



Media Information

chaque unité, neuf fibres optiques plates, composées de plusieurs couches fines, sont disposées librement dans l'espace ; elles émettent une lumière d'un rouge profond en forme d'arc. Le feu stop a la forme d'un X et le clignotant dynamique défile de l'intérieur vers l'extérieur. Sur les véhicules équipés des projecteurs à LED à faisceau matriciel IQ.Light, des fonctions dynamiques se déclenchent dans les blocs de feux arrière pour accueillir et éclairer la conductrice ou le conducteur. La conductrice ou le conducteur peut choisir parmi plusieurs animations via le système d'infodivertissement.

Un éclairage intérieur intelligent. L'architecture d'éclairage de l'ID.5 est conçue de manière globale et joue également un rôle essentiel dans l'habitacle. Un éclairage d'ambiance sur le tableau de bord et sur les portes peut être configuré dans 30 couleurs selon les envies :. L'ID. Light constitue un élément particulier du concept d'éclairage de l'ID.5 : la bande lumineuse en dessous du pare-brise fait également office d'élément de l'interface homme-machine (Human Machine Interface, ou HMI).

L'ID. Light indique à l'aide de différentes impulsions lumineuses si le véhicule est prêt pour la conduite, quelle direction prendre à la prochaine intersection (selon la navigation) ou si la batterie est en cours de chargement. En outre, l'ID. Light offre son assistance dans des situations dangereuses. Il informe et avertit la conductrice ou le conducteur, ainsi que les occupants, par des signaux lumineux bien visibles en cas de forte décélération du trafic à l'avant. Par ailleurs, l'ID. Light peut également soutenir les instructions du système de navigation par des signaux lumineux. Il informe par exemple la conductrice ou le conducteur à l'avance qu'il lui faut prendre la voie de droite avant une sortie d'autoroute ou lever le pied de l'accélérateur pour bénéficier efficacement du mode roue libre dans les zones à vitesse réduite. Toutes les couleurs et animations suivent un langage visuel soigneusement élaboré, qui est convivial, universel et facile à comprendre. La conductrice ou le conducteur reçoit ainsi des informations importantes sans avoir à quitter la route des yeux.



Un intérieur ultramoderne – de multiples personnalisations

Un habitacle généreux au caractère premium favorisant le bien-être Grâce à son empattement de 2,77 mètres et à l'architecture peu encombrante de la plateforme modulaire électrique (MEB), l'habitacle a le caractère généreux d'un salon. Ce gain de place souligne les nouvelles possibilités de design offertes par les entraînements électriques et illustre par le biais de l'ID.5 le style des automobiles du futur. Malgré l'inclinaison et le caractère sportif de la ligne de toit, l'habitacle ne perd rien de sa grandeur et exprime la modernité, la convivialité et l'élégance. Son design souligne la généreuse impression d'espace : n'étant pas relié à la console centrale, le tableau de bord a l'air léger et semble flotter. Une surface souple recouvre la partie supérieure du tableau de bord, une surpiqûre le subdivise en différentes zones. Lorsqu'il fait sombre, un éclairage d'ambiance de 30 couleurs dessine les lignes de l'habitacle ; l'architecture d'éclairage de l'ID.5 fait partie intégrante de la philosophie du design.

Un confort élevé à bord. L'entrée dans l'ID.5 est facile et la vue excellente, la conductrice ou le conducteur et les passagers (en particulier à l'arrière) bénéficiant d'une assise surélevée appréciable. Les sièges avant disposent d'accoudoirs intérieurs qui peuvent être réglés individuellement et de manière flexible côté conductrice ou conducteur et côté passagère ou passager. Entre eux se trouve la longue console centrale polyvalente. Celle-ci permet par exemple au client de choisir individuellement la position du porte-gobelet. Le niveau de bruit est très faible pendant le trajet : le SUV coupé électrique déploie sa force presque en silence. Cela s'explique d'une part par une aéro-acoustique sophistiquée, d'autre part par des mesures d'isolation élaborées dans la carrosserie. Des technologies récentes permettent de réduire le poids de celle-ci, les bas de caisse par exemple sont constitués d'un composé d'aluminium et d'acier à haute résistance.



Media Information

Beaucoup d'espace pour les bagages. En configuration classique, le coffre de l'ID.5 offre 549 litres, ce qui est même un peu plus que celui de l'ID.4. Son volume passe à 1 561 litres lorsque les dossiers des sièges arrière sont rabattus et que le chargement atteint le toit. Le pack d'aides à la conduite « Plus » comprend l'ouverture et la fermeture électrique du coffre « Easy Open & Close » qui s'ouvre et se ferme d'un mouvement du pied. La boule d'attelage extensible électriquement en option permet à l'ID.5 Pro² et à l'ID.5 Pro Performance³ de tracter jusqu'à 1 000 kilogrammes (avec freinage en pente jusqu'à 12 %), l'ID.5 GTX¹ peut même tracter jusqu'à 1 200 kilogrammes.

Des garnitures sans produits d'origine animale. Les matières des garnitures divergent en fonction de la variante d'intérieur, mais sont toutes exemptes de produits d'origine animale. L'ID.5 GTX¹ dispose de sièges revêtus d'une combinaison de textile et de similicuir. En fonction de l'équipement, la partie centrale des sièges de l'ID.5 peut être revêtue de tissu microfibre « ArtVelours » composé en partie de matières recyclées provenant par exemple d'anciennes bouteilles en PET.



Utilisation encore plus intuitive et commande vocale haut de gamme

Un concept ergonomique à deux écrans. Le concept ergonomique de l'ID.5 et de l'ID.5 GTX est moderne et épuré, simple et intuitif. Deux écrans placés librement dans l'espace constituent sa pièce maîtresse. Le petit écran du conducteur (5,3 pouces) peut être commandé via des surfaces tactiles sur le volant multifonction. Une commande à bascule pour passer les rapports se situe sur le côté droit. Au centre du tableau de bord se trouve le grand écran tactile destiné à la navigation, à la téléphonie, aux médias, aux aides à la conduite et à la configuration du véhicule. Celui-ci a une diagonale de 12 pouces de série. La structure des menus est facile à comprendre, les contenus peuvent être saisis spontanément grâce à un graphique très soigné.

Commande vocale aux performances haut de gamme. La commande vocale utilise une technologie pionnière et porte la performance à un niveau premium. Elle reconnaît les commandes vocales beaucoup plus rapidement et avec une plus grande précision, ce qui améliore le confort d'utilisation et de conduite. Le client active la commande vocale soit en effleurant le volant, soit en disant « Bonjour ID ». Les réponses arrivent en quelques secondes. De plus, la qualité de reconnaissance améliorée de la commande vocale est désormais de l'ordre de 95 %. Par ailleurs, grâce à ses microphones numériques, le système reconnaît si la conductrice ou le conducteur ou bien la passagère ou le passager parle et exécute les instructions en conséquence, par exemple dans le cas de la climatisation à deux zones. La commande vocale comprend les formulations libres et les questions et expressions du langage parlé (« J'ai froid »), demande des précisions si nécessaire et autorise qu'on lui coupe la parole. Les réponses sont fournies de deux manières : en ligne à partir du cloud et hors ligne à partir des informations mémorisées dans la voiture. La comparaison en ligne garantit un taux de reconnaissance et une qualité de résultats particulièrement élevés, même pour la recherche de points d'intérêt.



De nouvelles fonctionnalités pour l'ID. Light. L'ID. Light innovant, un autre équipement de série, est présent sous la forme d'une bande sous le pare-brise. Celui-ci assiste la conductrice ou le conducteur dans un grand nombre de situations à l'aide d'effets lumineux compréhensibles, par exemple dans les virages, lors du freinage ou lorsque l'Eco Assistance donne des indications. L'ID. Light offre de nouvelles fonctionnalités : un avertissement de danger, des informations sur les places de stationnement au bord de la route et des indications sur la voie à emprunter sur l'autoroute lorsque le guidage de la navigation est activé.

L'affichage tête haute à réalité augmentée. Avec l'affichage tête haute à réalité augmentée, Volkswagen introduit une fonctionnalité de pointe sur le marché. Outre des informations sur la vitesse et d'autres fonctions du véhicule, cet affichage fournit des instructions de navigation actives et dynamiques qui sont intégrées au pare-brise. La conductrice ou le conducteur de l'ID.5 les perçoit comme si elles se trouvaient à une distance de 10 mètres du véhicule, si bien qu'elles sont claires et encore mieux intégrées dans la réalité de la circulation.

Précision et puissance de calcul. La pièce maîtresse de l'affichage haute technologie est un écran LCD particulièrement lumineux monté à l'intérieur du tableau de bord. Des miroirs de haute précision dirigent les faisceaux lumineux qu'il génère sur le pare-brise et des optiques spécifiques séparent les éléments des champs proches et lointains. L'AR Creator, une unité de calcul rapide, projette les symboles dans la zone d'affichage en utilisant les données de la caméra avant, du capteur radar et de la carte de navigation. Les affichages sont stabilisés en fonction des mouvements de la voiture et adaptés à la géométrie de l'optique de projection.



Une connectivité intelligente

La transformation numérique. La stratégie ACCELERATE de Volkswagen est basée sur trois thèmes qui joueront un rôle essentiel à l'avenir : les produits basés sur des logiciels, les nouveaux modèles commerciaux et la conduite autonome.

Le pack infodivertissement. L'ID.5 et l'ID.5 GTX¹ sont de série déjà très bien interconnectés. Pour la première fois dans un modèle Volkswagen, des interfaces SB-PD (Power Delivery) sont disponibles à l'arrière de l'ID.5 et de l'ID.5 GTX¹. Cela permet de charger des appareils plus grands et plus puissants, comme les ordinateurs portables, avec une puissance allant jusqu'à 45 watts. L'interface téléphonique Comfort couple l'antenne du smartphone à l'antenne extérieure du véhicule et permet une recharge par induction des appareils. La fonction App-Connect de série permet de projeter sur l'écran d'infodivertissement les technologies connues de miroir de smartphone, comme Apple CarPlay et Google Android Auto.

Les services de navigation de We Connect Plus. Le pack d'infodivertissement comprend également la fonction de navigation et les services de We Connect Plus qui connectent l'ID.5 au smartphone du propriétaire et à l'infrastructure routière. Parmi ces derniers, les plus importants sont les services de navigation, notamment l'info trafic en ligne et la mise à jour en ligne des cartes avec le service « Stations de recharge » qui indique où se trouvent les bornes de recharge les plus proches. Sur l'ID.5 GTX, le calcul de l'itinéraire en ligne prend une forme nouvelle, encore améliorée. Sur un trajet long, celui-ci planifie les arrêts de recharge de manière à atteindre la destination le plus rapidement possible, en tenant compte de la situation actuelle du trafic et des prévisions. Les points d'intérêt peuvent être transférés vers la voiture via l'application gratuite We Connect ID. La radio via internet permet d'accéder à de nombreuses stations et à des podcasts.



Les services relatifs au véhicule de We Connect Plus. We Connect comprend également des services relatifs au véhicule qui fonctionnent via l'application We Connect ID. Ceux-ci permettent aux propriétaires de l'ID.5 de commander à distance la recharge et la climatisation stationnaire (de série) et de consulter l'état de charge de la batterie ou l'autonomie du véhicule. Nouveau : avec la version 3.0 du logiciel, l'application We Connect ID. App affiche également des informations pertinentes pour la conduite, telles que le kilométrage ou des messages d'avertissement relatifs à l'état du véhicule.

Une nouvelle plateforme électronique. L'architecture électronique de l'ID.5 suit un concept fondamentalement nouveau. Au niveau du matériel, deux ordinateurs ultra-performants dits « ICAS » (In Car Application Server) tiennent les rôles principaux. Ceux-ci regroupent de nombreuses tâches qui, autrement, seraient réparties entre de nombreux petits ordinateurs, mais les fonctions de conduite de base, telles que la commande de l'entraînement et du freinage, restent sur leurs calculateurs séparés. Comme pour un serveur stationnaire, l'architecture logicielle est conçue comme une vaste plate-forme de services. Cela simplifie considérablement l'échange de données et de fonctions entre les systèmes.



Moteurs et trains roulants : performance électrique musclée et agilité assurée

Trois motorisations au lancement. L'ID.5 est lancé sur les marchés européens en 2022 avec trois motorisations différentes. Le moteur arrière électrique de l'ID.5 Pro² délivre une puissance de 128 kW (174 ch) et un couple de 235 Nm, ces valeurs sont respectivement de 150 kW (204 ch) et également 310 Nm pour celui de l'ID.5 Pro Performance³. L'ID.5 GTX¹ est équipé d'un moteur électrique sur l'essieu avant et d'un autre sur l'essieu arrière, leurs couples s'élèvent respectivement 162 Nm et 310 Nm (couple combiné 460 Nm) ; cette transmission intégrale Dual-Motor délivre une puissance maximale de 220 kW (299 ch)*.

Les ID.5 Pro et Pro Performance, avec moteur arrière. Les moteurs arrière de l'ID.5 Pro² et de l'ID.5 Pro Performance³ assurent une maniabilité agile et une bonne motricité. Ils permettent également un faible diamètre de braquage de 10,2 mètres (11,57 mètres pour l'ID.5 GTX¹, du fait de la présence d'un moteur supplémentaire sur l'essieu avant). Un moteur synchrone à excitation permanente (PSM) se charge de l'entraînement avec une grande efficacité : son rendement est supérieur à 90 % dans la plupart des situations de conduite. Ce moteur électrique est positionné au-dessus de l'essieu arrière et transmet son couple à une boîte monorapport avec différentiel. L'unité d'entraînement, y compris l'électronique de puissance qui traite les signaux de commande et commute les courants, pèse seulement 90 kilogrammes.

L'ID.5 GTX et sa transmission intégrale Dual-Motor. Le modèle de pointe haut de gamme ID.5 GTX¹, est également équipé d'un moteur électrique de type PSM sur l'essieu arrière. Ses caractéristiques techniques sont identiques à celle de l'ID. Pro Performance : puissance de 150 kW (204 ch) et couple de 310 Nm. En outre, un moteur asynchrone (ASM) de 109 ch et 162 Nm est installé sur l'essieu avant. Celui-ci est particulièrement compact et léger, peut être surchargé pendant une courte période et ne produit que



des pertes de traînée minimales lorsqu'il fonctionne sans être alimenté.

L'ID.5 GTX¹ accélère de 0 à 100 km/h en 6,3 secondes et sa vitesse maximale limitée électroniquement est de 180 km/h. Sa consommation énergétique selon le cycle WLTP est de 17,9 à 18,7 kWh aux 100 km et son autonomie atteint 489 km (en WLTP⁴).

La solution de la transmission intégrale pour une dynamique optimale de l'ID.5 GTX. La commande intelligente de la transmission intégrale double moteur de l'ID.5 GTX¹ vise toujours à atteindre l'idéal en matière d'efficacité, de dynamique et de stabilité de conduite. Dans un grand nombre de situations, le moteur électrique de l'essieu arrière assure seul la totalité de l'entraînement. Lorsque le conducteur souhaite conduire de façon dynamique ou quand une motricité encore plus importante est requise, l'ASM de l'essieu avant est mis en route. La transition s'effectue en quelques centièmes de secondes et elle est si douce que la conductrice ou le conducteur ne la remarque pas.

Une efficacité maximale. L'ID.5 Pro² passe en 10,4 secondes de 0 à 100 km/h et sa vitesse maximale est de 160 km/h (bridée). Sa consommation moyenne est de seulement 17,0 kWh aux 100 km, ce qui correspond à une autonomie pouvant atteindre 513 km (en WLTP⁵). Les données clés de l'ID.5 Pro Performance³ sont les suivantes : 8,4 secondes de 0 à 100 km/h, vitesse de pointe de 160 km/h, consommation de 17,0 kWh aux 100 km et autonomie pouvant atteindre 513 km (en WLTP⁵). Les données clés de l'ID.5 GTX¹ : 6,3 secondes de 0 à 100 km/h, vitesse de pointe de 180 km/h, consommation mixte de 17,9 kWh aux 100 km⁴ et autonomie pouvant atteindre 489 km (en WLTP⁴).

Les modes roue libre et récupération. Avec toutes les motorisations de l'ID.5, la récupération est un facteur important de la conduite efficace. La conductrice ou le conducteur utilise la commande à bascule située derrière le volant pour décider si la voiture doit rouler en roue libre ou récupérer de l'énergie lorsqu'il relâche la pédale droite. Si le rapport D (Drive) est engagé, l'ID.5 passe en mode roue libre dans la plupart des situations, les moteurs



Media Information

électriques tournent presque à vide. Le rapport B (Brake), en revanche, active en général le mode récupération : les moteurs électriques fonctionnent comme des générateurs pendant une courte période et renvoient de l'électricité dans la batterie. Si la conductrice ou le conducteur le désire, le système d'aide à l'éco-conduite « Eco Assistance » peut gérer l'alternance roue libre / récupération dès que la voiture se rapproche d'une zone où la limitation de vitesse est plus basse. Pour cela, il utilise notamment les données de navigation.

La récupération de l'énergie au freinage. Toutes les décélérations légères et de nombreuses décélérations moyennes sont également effectuées au moyen de la récupération d'énergie par les moteurs électriques. Le PSM à haute efficacité à l'arrière assure en général la totalité de la décélération ; lors d'un freinage à grande vitesse, l'ASM peut également participer. Le freinage entièrement électrique est possible sur les modèles ID.5 jusqu'à une décélération de 0,3 g, ce qui correspond à une puissance de récupération de plus de 100 kW. Ce n'est qu'au-delà que les freins de roue hydrauliques interviennent. La transition s'effectue de façon quasiment imperceptible, la récupération reste opérationnelle presque jusqu'à l'arrêt.

Un véhicule polyvalent au design sportif. Maniable en ville, agile sur la route, calme et serein sur l'autoroute : l'ID.5 et l'ID.5 GTX¹ sont des véhicules polyvalents et dynamiques qui peuvent être conduits en toute confiance et en toute sécurité. La batterie au lithium-ion, située sous l'habitacle, assure un centre de gravité bas et une répartition équilibrée des charges par essieu.

En raison de sa forte motricité et de sa garde au sol de 16 centimètres, le SUV coupé électrique peut souvent se rendre là où l'asphalte s'arrête.

Une régulation interconnectée. Sur l'ID.5, les systèmes de régulation de l'entraînement et des freins sont étroitement interconnectés. Le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule de série, un calculateur rapide, coopère étroitement avec le programme électronique de stabilisation ESC et la régulation de la transmission intégrale (sur



Media Information

l'ID.5 GTX¹). Le blocage électronique de différentiel XDS (ou XDS+ sur l'ID.5 GTX¹), qui communique également avec le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, améliore encore la maniabilité dans les virages rapides. La régulation est beaucoup plus rapide et précise sur l'ID.5 que sur une voiture à entraînement conventionnel, les moteurs électriques peuvent en outre convertir les signaux de commande beaucoup plus rapidement que n'importe quel moteur à combustion interne.

Jusqu'à cinq profils de conduite sur l'ID.5 GTX. La sélection du profil de conduite est de série sur tous les modèles ID.5. Celle-ci permet à la conductrice ou au conducteur d'influencer le fonctionnement des moteurs électriques et de la direction en choisissant parmi les profils Eco, Confort, Sport et Individual. Avec le profil Sport, le moteur électrique avant de l'ID.5 GTX¹ est toujours activé. Sur l'ID.5 GTX¹, le profil Traction, spécialement prévu pour la conduite à basse vitesse sur des chaussées glissantes, est également disponible. Pour une conduite particulièrement dynamique, le programme électronique de stabilisation ESC peut être basculé en mode Sport.



Batterie et offre de recharge: l'expérience de la mobilité électrique devient encore plus conviviale

Une batterie au lithium-ion de 77 kWh. La batterie haute tension contribue au caractère polyvalent de l'ID.5 de manière décisive : avec sa capacité nette de 77 kWh, celle-ci permet à l'autonomie des modèles ID.5 Pro² et ID.5 Pro Performance³ d'atteindre jusqu'à 513 km (en WLTP⁵), et à celle de l'ID.5 GTX de parvenir jusqu'à 489 km (en WLTP⁴). Son cadre en aluminium est protégé par une plaque de protection de soubassement massive et robuste. Il contient douze modules de batterie, chacun d'eux renferme 24 cellules munies d'une coque extérieure flexible. Une plaque d'appui avec des conduits d'eau intégrés maintient les modules à leur température de fonctionnement idéale d'environ 25 degrés Celsius, ce qui est avantageux en termes de puissance, de charge en courant continu et de longévité. Volkswagen garantit qu'après huit ans d'utilisation ou 160 000 km parcourus, la batterie possède encore au moins 70 % de sa capacité nette d'origine. Les systèmes de batteries sont fabriqués dans le site allemand de Volkswagen Group Components, à Brunswick.

Écosystème de charge. En plus des modèles de la famille ID., Volkswagen propose un pack complet pour une recharge confortable, connectée et durable des voitures électriques. Dès l'achat de la voiture électrique, les clients peuvent souscrire à l'offre qui leur convient le mieux. La gamme va du service d'installation d'une borne de recharge à domicile, en passant par le tarif d'électricité verte correspondant, jusqu'au propre service de recharge pour la recharge aux points de recharge publics. Le système de recharge écologique de Volkswagen offre pour chaque scénario de recharge une solution adaptée aux longs trajets, aux déplacements et à la recharge à domicile.

Une charge rapide lors des déplacements. We Charge permet aux conductrices et conducteurs de l'ID.5 d'accéder à l'un des réseaux de recharge les plus importants et à la croissance la plus rapide d'Europe, qui



compte déjà actuellement plus de 300 000 points de charge. Avec le câble de recharge mode 3 standard, le SUV coupé électrique se recharge en courant alternatif (CA) avec une puissance atteignant 11 kW, même lors des déplacements. À la puissance de charge CC maximale et à des stations de charge rapide, la batterie peut, en l'espace d'environ 30 minutes, stocker suffisamment d'énergie pour parcourir 390 km (dans le cas de l'ID.5) ou 320 km (dans le cas de l'ID.5 GTX) (en WLTP). Au sein du réseau de recharge rapide IONITY, les clients de Volkswagen peuvent choisir avec We Charge parmi un modèle tarifaire simple en fonction de leur profil de mobilité personnel et le recharger à des conditions avantageuses. Les utilisateurs fréquents peuvent profiter d'un prix avantageux sur le réseau de recharge rapide IONITY et recharger, par exemple, à 35 centimes/min avec le tarif We Charge Plus. Qu'il s'agisse de charge en courant alternatif ou en courant continu, dans les deux cas, la carte de recharge We Charge ou un smartphone équipé de l'application We Connect ID. de Volkswagen suffit pour lancer le processus de recharge. Grâce à Plug & Charge⁹, la recharge deviendra encore plus pratique : le véhicule fera lui-même le nécessaire pour être authentifié à la borne de recharge et la déverrouiller, le processus de recharge débutera automatiquement. La condition préalable sera de détenir un contrat de charge compatible pour véhicules électriques, par exemple de We Charge.



« Way to Zero »

Vers le « Way to Zero ». Volkswagen prévoit que les émissions de CO₂ de ses véhicules diminuent de 40 % d'ici 2030, et l'entreprise veut atteindre la neutralité carbone au plus tard en 2050 dans le cadre de son « Way to Zero ». D'ici 2030, au moins 70 % des ventes de Volkswagen seront des voitures entièrement électriques, ce qui représente bien plus d'un million de véhicules. En Amérique du Nord et en Chine, la proportion de voitures électriques sera alors d'au moins 50 %. Pour atteindre ces objectifs, Volkswagen sort au moins une nouvelle voiture électrique par an.

Une numérisation complète. Les ambitions de Volkswagen sont claires. Avec sa nouvelle stratégie de marque ACCELERATE, le regard de Volkswagen est résolument tourné vers le futur. La marque Volkswagen vise à redéfinir les critères, non seulement en matière de mobilité électrique, mais aussi dans les domaines de l'expérience numérique du client, des logiciels pour véhicules et de la conduite autonome. Son objectif : la transformation de l'automobile en un produit logiciel. Des aides à la conduite innovantes et les mises à jour « Over-The-Air » permettent de rendre l'expérience de conduite encore plus agréable. Il s'agit d'une nouvelle étape importante dans son parcours de transformation en fournisseur de services de mobilité orienté vers les logiciels.

Investissements dans les énergies renouvelables. Volkswagen investit massivement dans le réseau européen de recharge rapide et veut, en collaboration avec des partenaires, mettre en place un réseau de 18 000 points de charge d'ici 2025. Volkswagen est le premier constructeur automobile à également soutenir le développement des énergies renouvelables à grande échelle. D'ici 2025, de nouveaux parcs éoliens et photovoltaïques verront le jour dans plusieurs régions d'Europe, qui généreront alors au total environ sept térawattheures d'électricité verte supplémentaire.



Citations

Ralf Brandstätter, CEO de la marque Volkswagen : « L'ID.5 est électrique, sportif et élégant. Notre SUV coupé premium 100 % électrique marque une nouvelle étape de la stratégie ACCELERATE. Il permet à une catégorie de clients exigeants de savourer le plaisir de conduire avec un bilan local neutre en carbone. Avec ce modèle, nous pénétrons un segment de marché entièrement nouveau. »

Jozef Kabaň, responsable design Volkswagen : « L'ID.5 arbore le style de design de l'avenir : ses lignes sont aérodynamiques, expressives et sportives, et, grâce à la MEB, il présente des porte-à-faux courts. C'est la raison pour laquelle nous pouvons réaliser un habitacle généreusement dimensionné malgré la ligne de toit dynamique. Cette prouesse n'était pas possible jusqu'ici. »

Thomas Ulbrich, membre du Directoire de la Marque Volkswagen, en charge de la Division « Développement technique » : « Le contrôle dynamique du châssis DCC avec sélection du profil de conduite est un développement révolutionnaire de Volkswagen. Nous l'avons connecté à d'autres systèmes de régulation importants. Dans l'ID.5 GTX, il fonctionne également de concert avec la régulation de la transmission intégrale. Ainsi, l'agrément de conduite sportive, la motricité et la sécurité de la conduite atteignent un niveau inégalé. »

Klaus Zellmer, membre du Directoire de la Marque en charge des Divisions « Ventes, Marketing et Après-Vente » : « Les systèmes d'assistance de dernière génération témoignent de la compétence de Volkswagen en matière de logiciels. Dans le cadre de notre stratégie ACCELERATE, nous franchissons ainsi la prochaine étape vers la conduite automatisée. »



Les données techniques de l'ID.5

	ID.5 Pro
Moteur	Moteur synchrone à excitation permanente sur l'essieu arrière
Puissance max.*	128 kW / 174 ch
Couple max.	235 Nm
Boîte de vitesses	Boîte monorapport à l'arrière
Vmax	160 km/h
0 - 100 km/h	10,4 s
Capacité de batterie nette	77 kWh
Puissance de charge max. CA/CC	11 kW / 135 kW
Temps de recharge CC, état de charge de 5 % à 80 %	29 min
Consommation énergétique (WLTP)	17,0 - 17,8 kWh / 100 km
Autonomie client (WLTP)	jusqu'à 513 km
Longueur	4 599 mm
Largeur	1 852 mm
Hauteur	1 615 mm
Empattement	2 771 mm
Coefficient de traînée	C _x 0,26
Volume du coffre	549 l à 1 561 l
Poids tracté max. avec freinage en pente jusqu'à 12 %	1 000 kg
Diamètre de braquage	10,2 mètres



	ID.5 Pro Performance
Moteur	Moteur synchrone à excitation permanente sur l'essieu arrière
Puissance max.*	150 kW / 204 ch
Couple max.	310 Nm
Boîte de vitesses	Boîte monorapport à l'arrière
Vmax	160 km/h
0 – 100 km/h	8,4 s
Capacité de batterie nette	77 kWh
Puissance de charge max. CA/CC	11 kW / 135 kW
Temps de recharge CC, état de charge de 5 % à 80 %	29 min
Consommation énergétique (WLTP)	17,0 - 17,8 kWh / 100 km
Autonomie client (WLTP)	jusqu'à 513 km
Longueur	4 599 mm
Largeur	1 852 mm
Hauteur	1 615 mm
Empattement	2 771 mm
Coefficient de traînée	C _x 0,26
Volume du coffre	549 l à 1 561 l
Poids tracté max. avec freinage en pente jusqu'à 12 %	1 000 kg
Diamètre de braquage	10,2 mètres



	ID.5 GTX
Moteur	Moteur asynchrone sur l'essieu avant, moteur synchrone à excitation permanente sur l'essieu arrière
Puissance max.*	220 kW / 299 ch
Couple max.	Moteur avant 162 Nm / moteur arrière 310 Nm
Couple combiné	460 Nm
Boîte de vitesses	Boîte monorapport à l'arrière
Vmax	180 km/h
0 - 100 km/h	6,3 s
Capacité de batterie nette	77 kWh
Puissance de charge max. CA/CC	11 kW / 135 kW
Temps de recharge CC, état de charge de 5 % à 80 %	36 min
Consommation énergétique (WLTP)	17,9 -18,7 kWh / 100 km
Autonomie client (WLTP)	jusqu'à 489 km
Longueur	4 599 mm
Largeur	1 852 mm
Hauteur	1 615 mm
Empattement	2 771 mm
Coefficient de traînée	C _x 0,27
Volume du coffre à bagages	549 l à 1 561 l
Poids tracté max. avec freinage en pente jusqu'à 12%	1 200 kg
Diamètre de braquage	11,57 mètres



*Puissance électrique maximale 220 kW : puissance maximale qui peut être extraite durant un maximum de 30 secondes, calculée selon UN-GTR.21. Valeurs provisoires.

La puissance disponible dans une situation de conduite donnée dépend de facteurs variables tels que la température extérieure, le niveau de charge, le conditionnement et le vieillissement physique de la batterie haute tension.

Pour que la puissance maximale soit disponible, la température de la batterie haute tension doit notamment être comprise entre 23 et 50 °C et celle-ci doit être chargée à plus de 88 %.

Si, en particulier, les paramètres précités s'écartent de leur plage de valeur optimale, la puissance délivrée peut être réduite, ce qui peut aller jusqu'à l'indisponibilité de la puissance maximale.

Il est possible, dans une certaine mesure, d'influencer indirectement la température de la batterie en utilisant la climatisation stationnaire et le niveau de charge de la batterie, entre autres, peut être ajusté. La puissance disponible à un moment donné est affichée dans l'indicateur de puissance du véhicule.

Afin de maximiser la capacité utilisable de la batterie haute tension, il est conseillé de fixer un objectif de charge de 80 % pour l'usage quotidien (qui peut être porté à 100 % par exemple avant un long trajet).