



Salon international de l'automobile de Genève 2019

L'ID. BUGGY – première mondiale

Nota : Vous trouverez ce communiqué de presse ainsi que les illustrations et les films sur l'ID. BUGGY sur internet sous www.volkswagen-newsroom.com

1 = étude



Contenu

L'ID. BUGGY

Le retour d'un style de vie

L'essentiel

Principaux faits – l'ID. Le BUGGY en quelques mots clés page 3

L'ID. BUGGY – compatible avec les plages de ce monde page 3

Principaux aspects

Design extérieur – Buggy pur, ID. pur page 7

Concept intérieur – minimaliste, indestructible page 9

Motorisation électrique – zéro émission, conforme à vos désirs page 11

Stations de recharge rapide flexibles –
révolution de l'infrastructure de recharge page 13

Modèle historique – California dreamin' page 13

Spécifications techniques – paramètres constructifs page 15



L'essentiel

Renaissance d'un style de vie : la première mondiale de l'ID. BUGGY

Principaux faits – l'ID. BUGGY¹ en quelques mots clés

- **Cruiser estival** : L'ID. BUGGY transporte l'idée des légendaires Dune-Buggies à l'ère de la mobilité électrique.
- **Le plaisir de conduire à l'état pur** : à travers le concept-car ID. BUGGY, Volkswagen aborde la mobilité électrique sous un jour nouveau, résolument ludique.
- **Origine californienne** : Le Dune-Buggy a été inventé dans les années soixante sur la côte ouest des États-Unis sur base de Coccinelle.
- **C'est un fait** : « Son design puriste est une interprétation moderne, néo-rétro d'une icône » (Klaus Bischoff, designer en chef).
- **Structure flottante** : La carrosserie semble flotter au-dessus du châssis et des roues de 18 pouces.
- **Sur base MEB** : Le châssis de sécurité avec transmission zéro émission et batterie repose sur la plate-forme modulaire électrique (MEB).
- **Sans toit ni portes** : Intérieur protégé contre les intempéries, avec deux sièges intégraux et un cockpit entièrement numérique.
- **De l'énergie pour la plage** : Une batterie de 62 kWh a été montée, offrant des distances courtes mais dynamiques de 250 km (WLTP).
- **Station de recharge rapide et flexible** : L'entité Volkswagen Group Components présente à Genève un système révolutionnaire de recharge pour véhicules électriques.
- **Opportunité pour les constructeurs externes** : L'ID. BUGGY pourra être fabriqué par les start-up du monde entier, et donc décliné dans les versions les plus variées.

L'ID. BUGGY – compatible avec les plages de ce monde

Wolfsburg/Genève, mars 2019. Un véritable bond dans le temps : l'ID. BUGGY. L'impression que le buggy des dunes californiennes emblématique des années soixante a été catapulté dans l'avenir d'un simple claquement

Contact

Communication Volkswagen Communication Produit

Jochen Tekotte
Porte-parole Product Line E-Mobility
Tél. : +49 5361 9-87057
jochen.tekotte@volkswagen.de

Tim Fronzek
Porte-parole Product Line E-Mobility
Tél. : +49 5361 9-77639
tim.fronzek@volkswagen.de



Pour en savoir plus :

volkswagen-newsroom.com



de doigts. « Le design puriste de l'ID. BUGGY est l'interprétation moderne et néo-rétro d'une icône. Indéniablement un buggy. Et pourtant, il a été entièrement repensé », explique Klaus Bischoff, le chef du design Volkswagen. Un véhicule high tech zéro émission pour l'été, la plage, la ville, mais aussi une nouvelle facette technique et esthétique de la plateforme modulaire d'électrification (MEB). Volkswagen s'apprête à dévoiler l'ID. BUGGY pour la première fois au 89^e Salon International de l'Automobile de Genève (du 7 au 17 mars 2019). Parallèlement, la société présente en avant-première pendant le salon une étude de quasi-série pour une station de recharge rapide flexible qui pourrait révolutionner l'infrastructure de recharge.

Du moteur à plat au moteur électrique. Le parallèle entre le buggy de plage du passé et l'ID. BUGGY d'aujourd'hui réduit en un clin d'œil le laps de temps qui s'est écoulé en cinq décennies : Tous les buggys des années soixante bénéficiaient d'une grande modularité - le point de départ était le châssis de la légendaire coccinelle avec, à l'arrière, un moteur à plat quatre cylindres. Les petits constructeurs ont enveloppé le châssis et le moteur de la coccinelle avec une coque en fibre de verre et ont ainsi écrit une page de l'histoire automobile. L'ID. se rattache aujourd'hui à ce concept culte d'hier avec la technologie de demain : tout est basé sur le châssis évolutif de la plateforme modulaire d'électrification MEB. La batterie haute tension trouve place dans le plancher du véhicule. La batterie lithium-ion de l'ID. BUGGY a une capacité de 62 kWh - une puissance suffisante pour alimenter le moteur électrique à l'arrière de 150 kW / 204 ch sur une distance d'environ 250 kilomètres (WLTP). Il est également possible d'intégrer un moteur électrique auxiliaire dans le pont avant afin d'obtenir une traction intégrale avec un « arbre de transmission électrique ».

Pas de toit ni de portes. La plateforme MEB donne l'occasion d'allier des proportions très prononcées et le nouvel ADN de design de la mobilité électrique. L'ID. BUGGY le démontre avec brio. Le langage de son design épuré et sculptural exprime pleinement la sensation de conduite libre du



buggy, unique en son genre. Pour pouvoir sentir le vent, le concepteur a sciemment renoncé à un toit fixe et à des portes. C'est la raison pour laquelle l'habitacle robuste et minimaliste est réalisé dans des matériaux résistant à l'eau. Le concept-car est un biplace, mais l'ID. BUGGY peut tout à fait être réinterprété en version 2 + 2 places.

Powered by Volkswagen, built by X. La carrosserie réalisée dans une structure composite en aluminium-acier-plastique est autoporteuse. Sa structure modulaire permet de détacher la partie supérieure de la carrosserie du châssis de la plateforme modulaire d'électrification (MEB). Un message clair destiné aux petits constructeurs et aux start-up : comme à l'accoutumée, Volkswagen s'ouvre aux constructeurs externes avec le concept de l'ID. BUGGY. L'offre : à partir de cette base, il est possible de construire le Dune Buggy zéro émission des temps modernes, à destination de Santa Barbara sous le soleil de Californie, de la baie de Yalong, en Chine, ou de Saint Peter-Ording, au nord de l'Allemagne. La plateforme modulaire d'électrification (MEB) présente, en outre, suffisamment de potentiel pour servir de socle technique aux projets d'électromobilité de nombre de constructeurs. Contexte : début 2019, Volkswagen a fait part de son intention de rendre la plateforme modulaire d'électrification (MEB) accessible à ses concurrents.

Les signes avant-coureurs d'un autre modèle ID. ? L'ID. BUGGY annonce clairement les vastes perspectives de mobilité zéro émission pouvant se concrétiser avec les systèmes d'entraînement électrique modulaires : Après l'ID. (classe compacte), ID. BUZZ (monospace), ID. CROZZ (SUV) et ID. VIZZION (berline), le nouvel ID. BUGGY est déjà le cinquième concept-car basé sur la plateforme MEB et témoigne bien de la grande diversité qui soutient la famille ID. conçue par Volkswagen. Contrairement aux quatre premiers concept cars, aucun système de conduite autonome n'a été sciemment intégré dans l'ID. BUGGY. Il doit avant tout procurer un grand plaisir de conduite en tant que cruiser estival dynamique sur de courts trajets. Il prouve, par exemple, qu'un véhicule zéro émission, quel qu'il soit, même

Presseinformation



Volkswagen

très limité au niveau de l'équipement, peut très bien avoir sa place au sein de la future gamme de la famille ID.



Principaux aspects

Design extérieur – Buggy et ID. à l'état pur

Des proportions craquantes. L'ID. BUGGY a été conçu pour des ballades sur des pistes, des dunes, des plages. Cela se voit sous tous les angles et jusque dans le moindre détail. Quoi qu'il en soit, ce modèle Volkswagen est aussi parfait pour les douces soirées d'été en ville. De quoi savourer « Summer in the City » en version live avec une enceinte Bluetooth. Le regard du conducteur et de ses passagers se pose sur les ailes plongeantes ; au centre, les ouvertures d'accès abaissées prolongent la ligne des ailes ; l'épaule ascendante de l'arrière plonge dans les rétroviseurs. Les ouvertures d'accès situées dans le prolongement des ailes proéminentes, le capot-moteur surélevé et la partie arrière, plus haute encore, arborent un coloris « Fern Green » mat mais néanmoins vif, qui fait le tour du véhicule. La zone en dessous est en « Grey Tech Blue » foncé, une peinture texturée. L'effet de ces deux coloris est brillant : visuellement, il laisse flotter la partie verte au-dessus de la zone bleu foncé. C'est tout nouveau, léger. Et pourtant Buggy et ID. à l'état pur. Le concept-car zéro émission présente une longueur de 4 063 mm pour une largeur de 1 890 mm et une hauteur de 1 463 mm. Le surplomb avant (686 mm) et arrière (727 mm) est court. L'empattement entre les essieux s'élève à 2 650 mm.

Une face avant sympathique. Volkswagen est l'un des seuls constructeurs automobiles dont les véhicules peuvent être immédiatement attribués à la marque, même sans grille de calandre classique. Car le design s'inspire génétiquement de la Coccinelle et du Transporter. Des véhicules sans grille de calandre. Ils n'en ont pas besoin avec leurs moteurs arrière refroidis à l'air. Il en va de même pour la famille ID. , car ses moteurs électriques peuvent également renoncer au vent de face. Cela caractérise l'avant de l'ID. BUGGY. Un véhicule complètement nouveau, qui identifie immédiatement Volkswagen. Ce style épuré rend également l'ID. BUGGY unique en son genre. Cerise sur le gâteau : L'équipe qui a secondé Klaus Bischoff a créé avec ce concept une approche totalement innovante de cruiser estival : La



ligne autour du capot semble en fait flotter au-dessus du pare-chocs massif. Il en va de même pour les phares LED tridimensionnels avec leurs feux de jour ovale et les feux de croisement et de route ressemblant à des pupilles. On a une impression visuelle que les feux ovales LED flottent eux aussi librement et sont fixés à la voiture seulement dans la zone du capot. L'emblème VW sur le capot est lui aussi un élément LED. Deux robustes anneaux en acier de couleur rouge sont intégrés dans les pare-chocs afin de dépanner d'autres véhicules ou l'ID. BUGGY en cas de panne quelque part. Des clignotants à LED sont intégrés latéralement et en haut dans les coques de rétroviseur. Tous ces détails contribuent à l'aspect convivial et souverain d'un nouveau véhicule tout-terrain. Last, but not least, une barre massive de protection contre l'encastrement en aluminium protège l'essieu avant et les organes auxiliaires lors de virées hors-piste.

Silhouette flottante. La partie latérale supérieure de la carrosserie semble elle aussi flotter, à l'instar du capot. Avec sa ligne très prononcée, elle surplombe les roues de 18 pouces chaussées de pneus tout-terrain (255/55 à l'avant et 285/60 à l'arrière, modèle BFGoodrich® All Terrain T/A). Dans la zone d'accès, cette ligne s'abaisse et remonte de nouveau à l'arrière. Le bas de caisse se développe en parallèle. Sa fonction consiste à faire office de barre supplémentaire de protection contre l'encastrement ; le matériau choisi est également l'aluminium (revêtu d'une peinture effet chromé). La garde au sol des essieux s'élève à 240 mm. Tout est parfaitement épuré et pourtant totalement attachant. Quelques lignes seulement, qui créent un « must-have-feeling ». Au milieu, la silhouette ouverte permet de poser le regard sur les dossiers des sièges intégraux et le volant multifonction ID. Les cadres de toit sont de couleur « Grey Tech Blue ». Avec l'arceau également ouvert latéralement, le cadre de pare-brise renforcé fait office de protection anti-retournement. Il n'y a pas de toit au sens classique du terme. En guise de pare-soleil ou de légère protection contre les intempéries, une capote noire peut être tendue entre le cadre de pare-brise et l'arceau.



Arrière énergique. L'arrière est haut et large, typique pour un buggy. À la fois épuré et décontracté, il dégage une impression de légèreté, mais aussi de robustesse. Il se prolonge dans la ligne qui fait le tour du véhicule. De couleur « Fern Green », la partie supérieure de l'arrière semble également flotter au-dessus de la partie inférieure déclinée en bleu foncé. À l'instar des projecteurs à LED à l'avant, les blocs de feux arrière à LED tridimensionnels sont de forme ovale. La partie haute se fond dans la partie peinte du véhicule. L'impression est saisissante, puisque la partie inférieure semble littéralement flotter au-dessus du plan de carrosserie de couleur noire. L'interface de charge de la batterie trouve place à l'arrière, sous le logo VW éclairé. En-dessous se trouve une solide traverse de pare-chocs, également dotée d'anneaux rouges faisant office de point d'articulation pour des câbles. Les clignotants LED se trouvent juste à côté. Une barre de protection contre l'encastrement en aluminium se trouve de nouveau dans le plan le plus bas.

Conception intérieure - minimaliste, indestructible

Un « Open Space » indestructible L'univers du Dune-Buggy des années soixante et la nouvelle ère de la mobilité électrique fusionnent à bord de l'ID. BUGGY pour donner le jour à une interprétation néo-rétro du modèle classique. L'habitacle minimaliste se caractérise par une très grande ergonomie et des matériaux résistants à l'eau. Les surfaces épurées similaires à l'extérieur sont indestructibles. Tous les éléments extérieurs sont dans le prolongement de la carrosserie de couleur « Fern Green ». Les parties supérieures des dossiers de sièges en « Akzent Fern Green » y sont coordonnées. La majeure partie des revêtements intérieurs sont en « Grey Tech Blue », à l'intérieur en peinture résistante « soft touch ». Ils résistent aux balades sur la plage tout comme aux légères averses estivales en ville. Ceci est particulièrement vrai pour la plaque de plancher dotée d'éléments anti-dérapants. Le conducteur et ses passages prennent place sur des sièges intégraux ; les repose-têtes et les guide-ceintures sont intégrés dans les



dossiers. Paradoxalement, ils bénéficient d'un vaste espace, car l'ID. BUGGY, malgré un empattement modulaire réduit, offre le spacieux « Open Space » typique de la famille ID. grâce à une motorisation électrique compacte et aux essieux très à l'extérieur. Cet « Open Space » offre toujours un nombre de places supérieur à un véhicule similaire doté d'un moteur conventionnel de même catégorie.

Volant en hexagone. Le conducteur dispose d'un volant multifonction (en forme d'hexagone aplati) intégrant des éléments de commande dans la barre transversale (en « Akzent Fern Green »). Les éléments de commande réagissent au toucher (éléments capacitifs), toutefois, une légère pression doit être appliquée pour éviter toute activation involontaire des fonctions. Les fonctions « téléphone » et « média » trouvent place au-dessus des zones éclairées. La couronne externe du volant est habillée de cuir hydrofuge (en teinte « Nappa Silver Grey »). La couronne interne est en « Grey Tech Blue ». Cette peinture bleu foncé soft touch caractérise également le plateau du coffre à bagages à l'arrière ; le chargement est sécurisé par une sangle de fixation réglable.

Instrumentation numérique. Basé sur le caractère et le design de l'ID. BUGGY, le « Digital Cockpit » a également été conçu de façon minimaliste. Avec son affichage « Hey you » sur l'écran, il accueille dignement son conducteur et lui signifie qu'il est prêt. Les designers et ingénieurs Volkswagen ont conservé toute la logique de commande intuitive. Quelques exemples simples : lorsque le conducteur fait tourner la molette située à droite de la colonne de direction et clique pour changer de rapport (« D », « N » et « R ») dans un sens ou dans l'autre, le mouvement de rotation se répercute immédiatement dans le « Digital Cockpit ». Le mouvement et le retour visuel ne font plus qu'un. Le pédalier illustre également cette logique de commande évidente : Le symbole de flèche triangulaire « Play », bien connu dans l'électronique grand public, est présent sur l'accélérateur, tandis que la pédale de frein dispose du symbole de double barre verticale « Pause ». Des symboles universellement connus.



Motorisation électrique – zéro émission, comme vous le souhaitez.

Configuration variable. La motorisation zéro émission de l'ID. BUGGY se compose d'un moteur électrique intégré dans le pont arrière avec l'électronique de puissance, une boîte à 1 vitesse, d'une batterie haute capacité peu encombrante logée dans le plancher du véhicule (62 kWh) et des groupes auxiliaires intégrés à l'avant (par ex., climatisation). Le moteur électrique développe une puissance de 150 kW/204 ch. Le fait que le moteur délivre, en l'état actuel de la technique, un couple maximal de 310 Nm, correspond bien au caractère du sportif ID. BUGGY. C'est largement suffisant pour propulser ce véhicule électrique à moteur arrière hors des sentiers battus. Le concept-car atteint 100 km/h après seulement 7,2 secondes en cas d'accélération complète sur piste revêtue. La vitesse maximale est contrôlée électroniquement à 160 km/h. À la place de la propulsion, il est tout à fait possible d'intégrer un deuxième moteur électrique dans le pont avant de l'ID. BUGGY. Dans ce cas, un « arbre de transmission électrique » répartit, en une fraction de seconde, la puissance de la traction intégrale 4MOTION entre le pont avant et le pont arrière dès que cela s'avère nécessaire pour la dynamique de conduite.

Un centre gravité bas et sportif. Une électronique de puissance commande le flux d'énergie haut voltage entre le moteur et la batterie, que la traction soit arrière ou intégrale. L'électronique de puissance et de commande pour transmission électrique transforme le courant continu (CC) stocké dans la batterie en courant alternatif (CA). Elle alimente également l'électronique de bord avec une tension de 12 V via un convertisseur CC/CC. La position de la batterie dans le plancher du véhicule a un effet positif sur la tenue de route de l'ID. BUGGY, car le centre de gravité est nettement déplacé vers le bas.



Stations de recharge rapide flexibles – révolution de l'infrastructure de recharge

Recharger n'importe où dans le monde. Avec la présentation en avant-première d'une station de recharge rapide flexible développée en interne, la marque Volkswagen Group Components montre à Genève comment la recharge pourra, à l'avenir, être réalisée de façon révolutionnaire à n'importe quel endroit – que ce soit sur la plage, lors de festivals, en ville ou ailleurs : Elle va en effet dévoiler en avant-première la première station de charge rapide flexible. Cette station peut être installée de façon temporaire ou à demeure.

Une banque d'énergie pour véhicules électriques. L'étude de quasi-série de cette station de recharge mobile fonctionne sur le principe d'une banque d'énergie, similaire à celle que des millions de personnes utilisent en déplacement pour leurs smartphones – mais à un format nettement supérieur et beaucoup plus puissant. La capacité de recharge totale est de 360 kWh. La technologie de charge rapide CC se caractérise par une puissance maximale de 100 kW et recharge les batteries des modèles MEB Volkswagen à 80 % en une demi-heure. Si l'énergie du bloc-batterie installé dans la station de recharge descend en-dessous d'une valeur définie, la station de recharge vide est simplement remplacée par une autre entièrement chargée. En revanche, s'il est raccordé de manière permanente au secteur, le bloc-batterie se recharge automatiquement en permanence.

La station de recharge comme élément de la transition énergétique. Si la station est rechargée avec de l'électricité produite à partir d'une source d'énergie renouvelable, telle que l'énergie solaire ou éolienne, la nouvelle station permettra pour la première fois le stockage intermédiaire d'électricité durable. La mobilité électrique devient ainsi neutre en carbone. Des pays comme l'Allemagne, en particulier, qui grâce à la transition énergétique injectent dans le réseau une grande partie de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelable, seront pour la première



fois en mesure de stocker une partie de cette énergie dès que le réseau des stations de recharge rapide aura atteint une certaine taille.

Une batterie, deux vies. De plus, la station de recharge rapide flexible est doublement durable. En effet, le bloc-batteries de la station est techniquement apparenté à celui de la future famille ID. Ce concept offre non seulement l'avantage d'être évolutif avec des versions ayant des capacités différentes, mais il offre aussi une seconde vie aux batteries plus anciennes des modèles ID. Contexte : si, pendant son cycle de vie, la batterie d'un véhicule descend en dessous d'une certaine capacité résiduelle, celle-ci est remplacée. Cependant, après une analyse complète et si les tests s'avèrent concluants, la batterie peut être utilisée dans une station de recharge mobile et continuer à servir.

Production en Allemagne à partir de 2020. Les stations de recharge rapide flexibles permettront d'accélérer l'expansion de l'infrastructure de recharge. Dès 2020, l'unité Volkswagen Group Components débutera la production des nouvelles stations de recharge à l'usine de Hanovre, en Allemagne, les lançant ainsi sur le marché en même temps que les premiers modèles de la nouvelle famille ID.

Modèle historique – California Dreamin'

Origine californienne. L'idée du buggy a vu le jour en Californie. Des petits bolides de fabrication artisanale dotés de moteur V8 caracolaient sur les dunes des plages du Pacifique dans les années cinquante. Les premiers châssis de Coccinelle avec arceaux de sécurité et moteurs à plat à l'arrière ont ensuite fait leur apparition sur les plages. Cette évolution a induit Bruce Meyers, qui construisait à l'époque des bateaux et des planches de surf, à développer l'idée d'une carrosserie GFK légère. L'américain a présenté son premier modèle en 1964 : un engin rouge vif baptisé « Old Red ». Il a ainsi écrit une page de l'histoire de l'automobile dans les dunes de Pismo Beach, un des lieux chics se situant entre San Francisco et Los Angeles.



Ingénieur, artiste, constructeur de bateaux et surfer, il a conjugué avec brio vocation et métier pour donner le jour à une nouvelle race de véhicules destinés à susciter rapidement l'enthousiasme de centaines de milliers de personnes comme le Dune Buggy ou le Beach-Buggy. La buggy-mania s'est ensuite également propagée en Europe au début des années soixante-dix. On doit cette percée à trois rédacteurs du magazine allemand « Gute Fahrt » : Le trio a présenté un dossier d'homologation auprès du TÜV et s'est assuré, dans le même temps, la collaboration de Karman, partenaire de longue date de Volkswagen, pour la construction et la production du « Karmann GF Buggy ». Dès lors, tous les buggies immatriculés en Allemagne ont tiré profit de cette homologation. De nombreux autres constructeurs ont fait leur entrée sur le marché européen jusqu'à l'apogée du boom des buggies dans les années quatre-vingt. La société belge Apal a été un des petits constructeurs les plus connus et prisés.



Spécifications techniques – paramètres constructifs

Base technique	Plateforme modulaire d'entraînement électrique
Statut	Concept Car

Motorisation/autonomie/performances

Motorisation :	Moteur électrique, propulsion (transmission intégrale en option)
Puissance maxi du moteur électrique :	150 kW / 204 ch
Couple maxi du moteur électrique :	310 Nm
Capacité de batterie :	62 kWh
Autonomie (WLTP) :	250 km
Accélération (0 à -100 km/h) :	7,2 s
Vitesse maximale :	160 km/h (vitesse limitée)

Carrosserie

Longueur :	4 063 mm
Largeur :	1 890 mm
Hauteur :	1 463 mm
Empattement :	2 650 mm
Porte-à-faux avant / arrière :	686 / 727 mm
Garde au sol :	240 mm
Largeur de voie de l'essieu avant :	1 589 mm
Largeur de voie de l'essieu arrière :	1 598 mm
Roues/pneumatiques :	VA 255/55 R18, HA 285/60 R18
Couleurs :	« Fern Green », « Grey Tech Blue »

Habitacle/coffre à bagages

Places assises :	Deux sièges intégraux à l'avant
------------------	---------------------------------

Presseinformation



Volkswagen

Coffre à bagages :

Utilisable de différentes manières,
avec sangles de serrage

Couleurs :

« Fern Green », « Akzent Fern Green »,
« Grey Tech Blue »