



17 novembre 2023

## 100 % Volkswagen : avec la nouvelle ID.7, le modèle haut de gamme de la famille électrique ID. monte d'un cran

- Classe moyenne supérieure : l'ID.7 100 % électrique<sup>1</sup> est un tout nouveau modèle développé par Volkswagen pour les grands rouleurs particuliers et professionnels
- Nouveau système de propulsion à haut rendement : l'ID.7 Pro dotée d'une batterie de 77 kWh se démarque par une grande autonomie WLTP pouvant atteindre 621<sup>2</sup> kilomètres et un couple de 545 Nm
- Nouveau poste de conduite : l'ID.7 est la première Volkswagen et le premier modèle de sa catégorie à être lancé sur le marché avec un affichage tête haute en réalité augmentée de série
- Une berline haut de gamme dans la catégorie moyenne : la nouvelle fonction de réglage de la température et de massage des sièges, ainsi le nouveau système Air Care Climatronic offrent un confort comparable à celui de la catégorie premium
- La gamme ID.7 s'élargit considérablement : à compter de 2024, la gamme ID.7 sera complétée par de nombreuses autres versions telles que les modèles GTX<sup>3</sup> et Tourer<sup>3</sup>

Volkswagen continue d'accélérer le rythme de la transformation électrique : après les mises à jour matérielles et logicielles de l'ID.3, de l'ID.4 et de l'ID.5, voici le lancement de la production en série de la toute nouvelle ID.7<sup>1</sup>. La berline à hayon vient d'être élue « German Car of the Year 2024 » par un jury international ([www.gcoty.de](http://www.gcoty.de)). La nouvelle VW n'a pas seulement triomphé dans le segment « Premium », mais aussi toutes catégories confondues. Le vote portait sur les nouveaux véhicules présentés au cours des douze derniers mois. Avec une longueur de près de cinq mètres et des caractéristiques de confort optimales, l'ID.7 est une Volkswagen de la catégorie moyenne supérieure. Elle se distingue par un nouveau moteur efficace, une grande autonomie, une recharge rapide, un espace généreux, un intérieur high-tech totalement inédit et une qualité élevée. L'ID.7 sera mise sur le marché dans le monde entier. L'Europe ouvre le bal : la nouvelle Volkswagen y est déjà disponible à la commande en version ID.7 Pro de 210 kW (286 ch)<sup>4</sup> avec une batterie de 77 kWh. Une autonomie WLTP pouvant atteindre 621<sup>2</sup> kilomètres a été établie pour ce modèle. Volkswagen prévoit de continuer à élargir la gamme dans les mois à venir : des modèles ID.7 avec une batterie encore plus performante, une version sportive GTX à transmission intégrale ainsi qu'une version break, qui sera baptisée Tourer dans le cas de l'ID.7, vont suivre.



Press contact Volkswagen  
Joke Boon  
PR Manager  
Tél. : +32 (0)2 754.03.95  
[joke.boon@dieteren.be](mailto:joke.boon@dieteren.be)

D'leteren Automotive SA/NV  
Maliestraat 50, rue du Mail  
1050 Brussel/Bruxelles  
BTW/TVA BE0466.909.993  
RPR Brussel/RPM Bruxelles



Plus d'informations  
<https://www.dieteren.be/fr>



**Le plus grand modèle ID. à ce jour.** Thomas Schäfer, CEO de la marque Volkswagen : « Notre nouveau modèle haut de gamme, l'ID.7, démontre notre aptitude à rendre la mobilité électrique confortable et adaptée aux longs trajets. La berline offre une qualité supérieure, une utilisation intuitive et une efficacité synonyme de plaisir de conduire. En bref, elle est 100 % Volkswagen. Je suis convaincu que la voiture sera très bien accueillie par notre clientèle. L'ID.7 est l'un des onze nouveaux modèles électriques que nous comptons lancer sur le marché d'ici 2027. »

**Un poste de conduite redéfini.** La nouvelle ID.7 accueillera toute une série d'innovations techniques inédites. Par exemple, l'ID.7 sera le seul véhicule de sa catégorie à embarquer de série un affichage tête haute en réalité augmentée (RA). Il projette les informations essentielles à la conduite dans le champ de vision du conducteur, qui n'a donc plus besoin de quitter la route des yeux. Parallèlement, le nouvel affichage tête haute en réalité augmentée modifie l'architecture du poste de conduite, car les instruments classiques, qui fournissent un niveau d'information redondant, sont devenus beaucoup plus petits. Cela signifie aussi que le regard du conducteur se concentre sur l'affichage tête haute en réalité augmentée et donc sur les événements de la circulation. Volkswagen a également remodelé le système d'infodivertissement de série, avec son écran tactile de 38 centimètres (15 pouces) de diagonale, visuellement indépendant, et sa structure de menu plus intuitive. Les curseurs tactiles positionnés sous l'écran et servant à régler la température et le volume sont rétroéclairés.

**Confort de climatisation et d'assise de la catégorie premium.** L'interaction avec l'ID.7 est perfectionnée par une nouvelle commande vocale naturelle en ligne. Elle réagit de façon aussi précise et interactive aux commandes et aux questions que les assistants vocaux des smartphones actuels. Grâce à d'autres nouvelles fonctionnalités telles que des ouïes d'aération à commande automatique dotées de servomoteurs électroniques et de nouveaux sièges ergoActive proposés en option avec une nouvelle fonction de massage par points de pression ainsi qu'un réglage de la température des sièges également automatique (dans la version haut de gamme des sièges), l'ID.7 offre un confort de climatisation et d'assise atteignant le niveau de la catégorie premium. Le toit panoramique Smart Glass, disponible en option, est également une nouveauté. Ses couches de verre peuvent être opacifiées ou rendues transparentes par un système électronique, en utilisant soit un curseur situé dans le pavillon, soit la commande vocale.

**Grande autonomie.** Sur l'ID.7, Volkswagen met en œuvre de nombreuses possibilités techniques pour réduire la consommation d'énergie et augmenter



l'autonomie. Grâce à une consommation en cycle mixte WLTP de seulement 16,3 à 14,1 kWh/100 km, l'autonomie de la Volkswagen électrique se rapproche de celle des modèles à motorisation essence. La faible consommation d'énergie et l'autonomie WLTP atteignant 621 kilomètres<sup>2</sup> sont le fruit de la combinaison de plusieurs facteurs : la nouvelle motorisation de l'ID.7 est particulièrement efficace et les cellules de batterie de dernière génération se caractérisent par une densité énergétique élevée. La carrosserie aérodynamique, qui présente un coefficient de traînée de seulement 0,23, contribue également à réduire la consommation d'énergie (en fonction du niveau de finition).

**Performances silencieuses et recharge rapide.** Grâce à sa motorisation quasiment silencieuse et à un niveau très faible de bruit de vent, le confort acoustique à l'intérieur de l'ID.7 atteint un niveau que seules les berlines de luxe sont en mesure de réaliser dans le monde des véhicules thermiques. En même temps, la Volkswagen, dont la vitesse de pointe est bridée électroniquement à 180 km/h, affiche un comportement très dynamique. L'ID.7 passe de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes<sup>5</sup>. Mais ce qui est plus impressionnant, c'est la spontanéité avec laquelle le moteur électrique de 210 kW transmet le couple maximal de 545 Nm à l'essieu arrière moteur. La nouvelle ID.7 se recharge aussi vite qu'elle accélère : à des bornes de recharge rapide en CC, dans des conditions optimales, une puissance de charge atteignant 175 kW<sup>6</sup> injecte à la batterie l'équivalent de jusqu'à 204 kilomètres (selon WLTP) en seulement dix minutes. Une batterie déchargée jusqu'à 10 % peut dès lors être rechargée jusqu'à 80 % en 28 minutes environ.

**Une face avant au style moderne.** Le design de la nouvelle ID.7 mise sur des lignes fluides, puissantes et épurées. Par exemple, l'avant du véhicule est en grande partie fermé. Ici, le design est particulièrement dessiné par le capot tridimensionnel et les phares LED, avec leur mince barre de LED, intégrée à la partie supérieure du bloc optique, pour les feux de jour et les clignotants. En option, l'ID.7 est dotée de la version la plus récente des phares matriciels LED IQ.Light avec allumage automatique des phares, éclairage « mauvais temps », fonction d'accueil ainsi que réglage dynamique de la portée des phares et éclairage dynamique en virage. L'interaction entre les phares LED et la ligne de l'ID.7 confère au véhicule un « regard » concentré et serein, mais aussi sympathique, propre à une Volkswagen.

**Une silhouette élancée.** Le design est caractérisé par la ligne de caractère, qui se présente sous la forme d'un décrochage acéré sous la longue zone vitrée. Elle confère au flanc du véhicule une tension énergique et positive. Les proportions de l'ID.7 contribuent à créer une impression élégante et puissante du côté. La longueur de la nouvelle Volkswagen est de 4 961 mm, avec un



empattement de 2 971 mm. Les porte-à-faux de la carrosserie sont réduits au strict minimum. Avec une hauteur de 1 536 mm, et bien que l'ID.7 soit le plus grand modèle ID. à ce jour, la berline à hayon est également le modèle le plus bas.

**Un bandeau LED horizontal distinctif à l'arrière.** Dans la partie arrière inclinée, des lignes horizontales soulignent la largeur de la carrosserie, qui est de 1 862 mm. La plus dominante de ces lignes est un bandeau LED horizontal qui se poursuit jusque dans les feux arrière LED (en option, feux arrière LED 3D avec feux stop animés et clignotants dynamiques). Rétroviseurs extérieurs compris, la largeur maximale atteint 2 141 mm.

**Un espace généreux taillé pour le voyage.** Grâce à son grand empattement et à la compacité de son groupe motopropulseur, l'ID.7 offre un espace très généreux tant à la première qu'à la deuxième rangée de sièges. Cela se remarque notamment à l'arrière, avec son grand espace pour les jambes. Malgré la batterie intégrée dans le plancher du véhicule et de la hauteur de carrosserie plus basse que celle de tous les autres modèles ID., l'ID.7 présente une très bonne garde au toit de 1 030 mm à l'avant (1 025 mm en version toit panoramique) et 961 mm à l'arrière (960 mm en version toit panoramique). Le hayon à commande électrique dévoile un espace de chargement de 532 litres, ce volume pouvant atteindre 1 586 litres quand le véhicule est chargé jusqu'à la première rangée de sièges.

**L'ID.7 mémorise l'itinéraire.** Dans l'ID.7, des systèmes d'aide à la conduite comme le Travel Assist prennent en charge, si nécessaire, le guidage transversal et longitudinal assisté<sup>7</sup>. S'il le souhaite, la Volkswagen assiste également le conducteur lors des changements de voie<sup>7</sup> sur autoroute grâce au Travel Assist. Le conducteur supervise la manœuvre considérée, mais le système l'assiste de manière active. Il en est de même pour le stationnement : l'ID.7 peut s'en charger automatiquement de différentes manières<sup>7</sup>. L'une d'entre elles est la fonction de mémoire du système d'aide au stationnement pour les manœuvres de stationnement répétitives, par exemple dans un carport à domicile ou sur le parking de l'entreprise. Une fois l'apprentissage effectué, la Volkswagen est capable de se garer de manière entièrement automatisée<sup>7</sup> sur une distance pouvant aller jusqu'à 50 mètres. Le conducteur doit simplement surveiller la manœuvre de stationnement.

**Équipement de série exclusif.** La berline à hayon débute sur le marché européen dans la version ID.7 Pro avec une batterie de 77 kW. L'équipement de série de ce modèle est particulièrement généreux. L'ID.7 destinée aux marchés européen et nord-américain sera construite à Emden, dans l'usine allemande de Volkswagen consacrée à la mobilité électrique.



Principaux aspects

## DIMENSIONS ET DESIGN EXTÉRIEUR DE L'ID.7

**Un empattement long et des porte-à-faux courts.** La nouvelle ID.7 est une berline à hayon longue de 4 961 mm, avec un grand empattement de 2 971 mm et des porte-à-faux réduits. Le modèle ID. le plus long et le plus bas de la gamme mesure 1 536 mm de haut. Ces proportions permettent à ce véhicule au design aérodynamique et large de 1 862 mm (hors rétroviseurs extérieurs) de dégager une impression élégante et athlétique. Selon l'équipement, le coefficient de traînée est de 0,23, la partie frontale mesure 2,45 m<sup>2</sup>.

**Une face avant aérodynamique.** Le design charismatique de l'ID.7 est particulièrement marqué par le capot sculptural et les phares LED, avec leur mince barre de LED pour les feux de jour et les clignotants, intégrée à la partie supérieure du bloc optique. Un bandeau LED horizontal s'étend entre les phares. Les prises d'air latérales (« rideaux d'air ») vers les passages de roue constituent un détail distinctif tout en bas du pare-chocs.

**Une partie arrière clairement structurée.** À l'arrière, des lignes horizontales soulignent la largeur de l'ID.7. La plus marquée de ces lignes est un bandeau LED horizontal qui se poursuit jusque dans les feux arrière LED. Autre point marquant, la partie centrale du bandeau LED est blanche et ne devient rouge qu'à l'allumage des feux. Un détail important en matière d'aérodynamique et visuellement fort réside dans l'arête de décrochage du grand coffre arrière à l'ouverture généreuse. Enfin, le pare-chocs et le diffuseur monté juste en dessous, finis en noir brillant, dégagent une impression de puissance.

## CONCEPTION ET TECHNOLOGIES DANS L'HABITACLE DE L'ID.7

**Habitacle de grande qualité.** La berline à hayon accueille conducteur et passagers dans un habitacle totalement nouveau. Grâce à son empattement long, l'ID.7 offre beaucoup d'espace aux places avant comme à l'arrière. Le détail dominant de l'habitacle raffiné de l'ID.7 est le tableau de bord. Sa structure horizontale est claire et bien organisée. Les décors, qui peuvent être soulignés en option par rétroéclairage, et le bandeau de ventilation, également horizontal, sont intégrés dans ce design rectiligne. Des coutures contrastantes, avec passepoil en option, sont insérées entre le bandeau de ventilation et les décors dans l'ID.7 Pro. En matière de conception, Volkswagen innove dans l'habitacle de son modèle haut de gamme ID. En effet, cette Volkswagen est le seul véhicule de sa catégorie à disposer de série d'un affichage tête haute en



réalité augmentée (RA). Celui-ci projette les informations essentielles à la conduite dans le champ de vision du conducteur, qui n'a donc plus besoin de quitter la route des yeux. Parallèlement, le nouvel affichage tête haute RA modifie l'architecture du poste de conduite, car les instruments classiques, qui fournissent un niveau d'information redondant, sont devenus beaucoup plus petits. Cet écran de l'ID. n'est pas plus haut que le bandeau de ventilation et affiche les informations standard exigées par la législation, telles que la vitesse et les messages d'avertissement. Comme l'écran de l'ID. est réduit, le regard du conducteur se concentre mieux sur l'affichage tête haute RA et donc sur les événements de la circulation. C'est d'autant plus vrai que la barre d'état de l'affichage tête haute RA affiche également des informations telles que l'état de charge de la batterie et la consommation. En outre, la zone de réalité augmentée de l'affichage tête haute affiche également, et c'est une nouveauté, la navigation précise dans la voie, qui permet de guider le conducteur à l'avance dans la bonne voie, par exemple dans un échangeur autoroutier. Le système d'infodivertissement de série, doté d'un écran tactile visuellement autoportant et d'une structure de menu intuitive, a également été développé à partir d'une page blanche. Les curseurs tactiles positionnés sous l'écran et servant à régler la température et le volume sont rétroéclairés.

**La fusion du monde réel et du monde virtuel.** Des informations telles que la vitesse, le marquage au sol, les indications de distance ou les flèches de changement de direction de la navigation sont insérées dans le champ de vision du conducteur grâce à l'affichage tête haute en réalité augmentée. Des indications comme la vitesse actuelle et la vitesse autorisée, en d'autres termes les affichages d'état, sont projetées dans la zone proche, à environ 3,5 mètres devant le véhicule. Les informations importantes pour la conduite et les indications de direction du système de navigation sont quant à elles projetées dans la zone lointaine, soit une dizaine de mètres devant le véhicule. L'affichage de ces symboles se superpose au monde réel grâce à la réalité augmentée. Le conducteur reçoit également des informations perceptibles intuitivement par l'ID. Light de série (bandeau lumineux sous le pare-brise).

**Nouveau système d'infodivertissement de 38 centimètres/15 pouces.** Le grand écran tactile du système d'infodivertissement constitue l'interface centrale entre l'homme et la machine ; la diagonale d'écran est de 38 centimètres (15 pouces). L'interface graphique et la navigation dans le menu ont été en grande partie réinventées. L'objectif était de rendre l'utilisation de toutes les fonctions aussi simple, explicite et personnalisable que possible. Pour cela, l'écran a été divisé en deux barres tactiles visibles en permanence et un écran principal.



**Assistant vocal en ligne IDA.** Dans l'ID.7, il est possible de commander un nombre sans précédent de fonctions grâce au nouvel assistant vocal en ligne. Cela inclut également l'éclairage d'ambiance, la sélection du profil de conduite ou, pour des langues sélectionnées, des demandes basées sur le cloud, pour la météo par exemple. En règle générale, le nouvel assistant vocal IDA interagit de la même manière que ceux qui équipent les smartphones modernes. IDA devient ainsi un véritable assistant, qui recherche et répond par exemple à des questions de connaissances sur un grand nombre de sujets. L'assistant vocal en ligne peut en outre interpréter le sens d'une phrase. Jusqu'à présent, les modèles ID. réagissaient déjà aux énoncés comme « J'ai faim » ou « J'ai froid » en proposant une liste de restaurants correspondants ou en augmentant la température de l'habitacle. Le mot d'activation de l'assistant vocal est personnalisable. Autre nouveauté : les commandes prononcées sont affichées, ce qui permet de vérifier la qualité de la commande vocale.

**Gestion de la température avec les ouïes d'aération intelligentes.** Dans la berline haut de gamme Phaeton, Volkswagen avait présenté l'un des meilleurs systèmes de climatisation. Ce dernier permettait pour la première fois une ventilation presque sans courant d'air, les ouïes d'aération s'ouvraient et se fermaient automatiquement. L'ID.7 est dotée d'un nouveau système de climatisation avec une régulation active des ouïes de ventilation : des ouïes de ventilation intelligentes, appelées aussi « Smart Air Vents », équipées de moteurs verticaux et horizontaux à commande électronique, s'ouvrent et se ferment automatiquement et répartissent l'air rapidement et avec une grande portée dans l'habitacle par des mouvements dynamiques. Raffinement suprême : dès que le conducteur s'approche de l'ID.7 avec la clé du véhicule, le système démarre le refroidissement en été et le chauffage en hiver (à condition que la fonction soit activée). Dans l'habitacle, il est possible de régler les flux d'air individuellement par le biais de l'écran central du système d'infodivertissement. De nombreuses fonctions de climatisation peuvent également être activées en faisant appel à l'assistant vocal IDA : si le conducteur dit « Bonjour IDA, j'ai les mains froides », l'ID.7 réagit en activant le chauffage de volant et en dirigeant également le flux d'air chaud vers les mains.

### EFFICACITÉ ET DYNAMISME DE L'ID.7

**Grandes autonomies.** L'ID.7 est lancée avec une nouvelle motorisation extrêmement efficace développée par Volkswagen et portant la désignation interne « APP 550 ». Le module central de cette propulsion efficace est un nouveau moteur électrique. C'est à ce jour le moteur électrique à la puissance et au couple les plus élevés équipant les modèles Volkswagen ID. Il forme avec la boîte monorapport à deux étages et l'onduleur à impulsions (la commande



intelligente du système de propulsion) un module moteur intégré dans l'essieu arrière. L'alimentation en énergie de l'ID.7 est assurée par la batterie lithium-ion montée dans le plancher. À bord de l'ID.7 Pro, en cours de lancement, la batterie fournit une capacité énergétique nette de 77 kWh (valeur brute : 82 kWh). Une deuxième version de batterie avec une capacité énergétique plus élevée va suivre. L'ID.7 Pro dotée de la batterie de 77 kWh démontre déjà sa qualité de routière avec une consommation WLTP en cycle mixte de 16,3 à 14,1 kWh/100 km et une autonomie WLTP pouvant atteindre 621 kilomètres<sup>2</sup>.

**Une agilité hors pair.** L'ID.7 présente à la fois un excellent comportement dynamique et une grande efficacité. Le sprint classique de 0 à 100 km/h en 6,5 secondes<sup>5</sup> en est un indice concret. Mais ce qui est vraiment décisif, c'est la spontanéité avec laquelle le moteur électrique de 210 kW<sup>4</sup> transmet le couple maximal de 545 Nm à l'essieu moteur. La vitesse maximale est bridée à 180 km/h.

**Recharge rapide.** L'ID.7 se recharge aussi vite qu'elle accélère : à des bornes de recharge rapide en CC, une puissance de charge atteignant 175 kW<sup>6</sup> injecte à la batterie l'équivalent de jusqu'à 204 kilomètres (selon WLTP) en seulement dix minutes. Une batterie déchargée jusqu'à 10 % peut dès lors être rechargée jusqu'à 80 % en 28 minutes environ. Pendant que le véhicule roule, une nouvelle gestion de la charge et de la température fait également en sorte que la batterie soit préconditionnée avant le prochain arrêt de recharge en courant continu. Grâce à ce préconditionnement, l'ID.7 est réalimentée en énergie le plus rapidement possible. Concrètement, la batterie est amenée à une température optimale avant l'arrêt de recharge, afin de pouvoir être rechargée à la puissance maximale. En hiver notamment, cela peut raccourcir le temps de recharge de plusieurs minutes. Lorsqu'un guidage est en cours sur le système de navigation avec planificateur d'itinéraire électrique, le préconditionnement est lancé automatiquement sur la route conduisant à la prochaine borne de recharge rapide. En l'absence de guidage actif, il est également possible d'activer la fonction manuellement dans le menu de recharge du système d'infodivertissement.

**Les modules de l'« APP 550 ».** Le système de propulsion au rendement particulièrement élevé se compose pour l'essentiel du moteur électrique (moteur synchrone triphasé à aimant permanent), de la boîte monorapport à deux étages et de l'onduleur à impulsions (électronique de puissance et de commande). Le nouveau moteur électrique de l'ID.7 se caractérise par les différents éléments qui contribuent à l'augmentation de la puissance et de l'efficacité : un rotor doté d'aimants permanents plus puissants et capables de supporter des charges thermiques encore plus élevées, un stator perfectionné avec un nombre de bobines effectif augmenté associé à une section de fil



maximale, une chemise de refroidissement par eau pour l'extérieur du stator et un nouveau système de refroidissement combinant huile et eau pour une stabilité thermique également accrue. Un onduleur à impulsions de nouvelle génération contribue à la stabilité thermique. Cette résistance thermique plus élevée est l'une des clés qui expliquent le supplément de rendement du nouveau système de propulsion. De nombreux composants de la boîte monorapport ont en outre été renforcés et optimisés pour réduire les frottements, et sont de ce fait adaptés aux valeurs de puissance et de couple supérieures.

**Le nouvel onduleur à impulsions en détail.** Volkswagen a développé en interne le nouvel onduleur à impulsions et son logiciel. Ce module a de multiples talents : il convertit notamment le courant continu (CC) stocké dans la batterie en courant alternatif (CA) triphasé, utilisé par le moteur électrique. Il pilote également l'ensemble du flux d'énergie entre la batterie et le moteur. Chaque processus d'accélération ou de récupération est géré par ce cerveau électronique du système de propulsion. Lors de la récupération, l'onduleur à impulsions transforme le courant alternatif généré en courant continu, qui est ensuite stocké dans la batterie. Il surveille également la température du moteur électrique. Pour toutes ces raisons, l'onduleur à impulsions (également appelé « électronique de puissance et de commande ») exerce une influence décisive sur le rendement. Et ce dernier est particulièrement élevé sur l'ID.7.

### CONFORT ET PERFORMANCE DES TRAINS ROULANTS DE L'ID.7

**Confort élevé.** L'ID.7 est une grande routière confortable, dont l'amortissement équilibré, associé à un empattement long, garantit un haut niveau de confort dans toutes les situations de conduite. L'ID.7 offre également une grande agilité. Sa grande amplitude entre confort et agilité s'explique par la configuration de base des trains roulants, le système évolué de régulation adaptative du châssis (DCC) et le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, lui aussi adapté. Le confort à bord de l'ID.7 est en outre renforcé par de nouveaux détails, comme des paliers élastocinématiques à fort amortissement sur l'essieu arrière, ajustés spécifiquement pour le véhicule. Le centre de gravité bas, obtenu par l'intégration de la batterie dans le soubassement, a en outre des répercussions positives sur le comportement du modèle Volkswagen.

**Essieu MacPherson et essieu à cinq bras.** Le concept de base des trains roulants comprend un essieu avant MacPherson et un essieu arrière à cinq bras. Le système de contrôle de la régulation adaptative du châssis DCC a été affiné. Le système de contrôle DCC, équipé d'un nouveau logiciel Volkswagen,



utilise désormais des algorithmes plus sophistiqués pour piloter les amortisseurs. Le système est par conséquent capable de mieux discerner les mouvements des roues et de la carrosserie. Le DCC offre au conducteur la possibilité de rendre les trains roulants plus confortables ou plus sportifs en sélectionnant un profil de conduite (Eco, Comfort et Sport) ou à l'aide d'un curseur dans le mode Individual. En outre, le nouvel équilibrage du gestionnaire de comportement dynamique du véhicule développé par Volkswagen permet à l'ID.7 de réaliser le grand écart entre confort et agilité. Le gestionnaire coordonne et optimise la dynamique transversale, et assure en permanence, en tant qu'unité de régulation centrale, une stabilité directionnelle maximale, par exemple en cas de freinage en virage. Le système de direction a également été redéfini pour l'ID.7. La nouvelle configuration permet une réponse plus directe à partir de la position centrale et assure un guidage plus précis du véhicule. Le comportement routier linéaire typique de Volkswagen s'en trouve encore amélioré. La direction progressive proposée en option permet en outre d'obtenir des réactions plus dynamiques du véhicule avec des angles de braquage plus faibles, ce qui accroît encore le plaisir de conduire.

### **FONCTIONNEMENT DES SYSTÈMES D'AIDE À LA CONDUITE DE L'ID.7**

**Large palette de systèmes d'aide à la conduite de série.** L'ID.7 est lancée sur le marché avec des aides à la conduite de toute dernière génération. L'une des nouveautés est le programme de systèmes d'aide au stationnement. L'ID.7 Pro est équipée de série du Park Assist Plus et de la fonction de mémoire du système d'aide au stationnement Park Assist. Le Travel Assist a fait l'objet d'un nouveau perfectionnement avec un guidage longitudinal et transversal assisté ; la version la plus récente prend en charge un changement de voie assisté sur l'autoroute. Une autre nouveauté développée consiste en un avertisseur d'ouverture de porte de série. La nouvelle génération de la fonction d'avertissement de danger local est également embarquée de série. Le système Car2X<sup>7</sup> assiste le conducteur en lui fournissant des informations sur la circulation et peut, par exemple, l'avertir à temps de situations telles qu'un chantier, un accident, un embouteillage ou la présence de véhicules d'intervention. Pour ce faire, l'ID.7 utilise des signaux émis par d'autres véhicules équipés de Car2X ou des infrastructures routières. La nouvelle génération de cette fonction prend dorénavant en charge des alertes supplémentaires provenant de l'infrastructure routière, telles que de mauvaises conditions de visibilité dues au brouillard ou des obstacles sur la chaussée. Tous les systèmes nouveaux et perfectionnés de l'ID.7 Pro en détail :



**Park Assist avec fonction de mémoire.** L'assistant de stationnement Park Assist Plus est un système déjà utilisé sur d'autres Volkswagen. Il aide le conducteur à se garer en créneau ou en bataille et à sortir de ces places de stationnement<sup>7</sup>. Le véhicule se charge alors de l'accélération, du freinage et de la direction. En outre, la nouvelle Volkswagen intègre également la fonction de mémoire pour le Park Assist. Cette fonction n'est pas prévue pour la circulation sur la voie publique, mais pour le stationnement sur des terrains privés : grâce à la fonction de mémoire, le système enregistre systématiquement les 50 derniers mètres parcourus d'un trajet, et donc les manœuvres effectuées pour le stationnement. Une fois la voiture à l'arrêt, la manœuvre de stationnement peut être enregistrée par le conducteur. Lorsque l'ID.7 se trouve de nouveau au même endroit (par exemple à l'entrée du carport au domicile ou en amont de l'emplacement de stationnement sur le parking du lieu de travail), elle propose automatiquement de se charger de la manœuvre de stationnement<sup>7</sup>. Il est également possible de sortir de la place de stationnement<sup>7</sup> de manière autonome avec la fonction de mémoire. Au total, cinq manœuvres de stationnement dans les endroits les plus divers peuvent être mémorisées.

**Perfectionnement du Travel Assist.** Le Travel Assist perfectionné permet la conduite de l'ID.7 avec un guidage assisté longitudinal et transversal, ou un guidage au centre de la voie<sup>7</sup>. En combinaison avec le Park Assist Plus et le Side Assist, également de série sur l'ID.7, le Travel Assist offre en outre la possibilité d'un changement de voie assisté<sup>7</sup>, à partir de 90 km/h sur des autoroutes à plusieurs voies. Le maintien automatique au centre de la voie a été perfectionné. Lorsque le Travel Assist est activé, il intègre également de manière prédictive (anticipative) des paramètres situés en amont, tels que des virages, des ronds-points et des carrefours, dans la régulation et dans les affichages. Par exemple, si un virage pour lequel la vitesse réglée est trop élevée se présente sur le trajet, le système affiche l'indication « Virage devant » et une vitesse recommandée<sup>7</sup>. Une autre nouveauté réside dans le fait que le Travel Assist prend également en considération les données en essaim d'autres véhicules<sup>8</sup> dans la régulation. Si ces échanges de données en essaim sont disponibles, le Travel Assist a uniquement besoin de détecter une délimitation de voie<sup>7</sup> pour maintenir la trajectoire. Grâce à l'intégration supplémentaire des données en essaim, la dernière génération du Travel Assist offre une régulation particulièrement harmonieuse.

**Changement de voie assisté.** Comme mentionné plus haut, une autre innovation de l'actuel Travel Assist est le changement de voie assisté sur l'autoroute.<sup>7</sup> Le Travel Assist propose un changement de voie au conducteur sous forme visuelle si la situation environnante le permet. Si le conducteur actionne ensuite brièvement le clignotant de l'ID.7 vers la gauche ou la droite, le changement de voie assisté s'effectue dans la direction correspondante,



dans les limites permises par le système. Pour cela, le conducteur doit garder les mains sur le volant.

**Avertisseur d'ouverture de porte.** Le nouvel avertisseur d'ouverture de porte signale aux passagers l'approche par l'arrière de tout type de véhicule, y compris donc de vélos, lorsqu'ils ouvrent les portes du véhicule, afin de pouvoir éviter une collision dans le meilleur des cas<sup>7</sup>. Cette nouvelle fonction est une extension du Side Assist (assistant de changement de voie). L'avertisseur d'ouverture de porte couvre une zone latérale définie derrière la Volkswagen. Les signaux d'alerte sont de deux types : visuels via les LED du Side Assist dans les rétroviseurs extérieurs, et sonores. En parallèle, il y a une temporisation de l'ouverture de la porte<sup>7</sup>.

<sup>1)</sup> ID.7 Pro de 210 kW (286 ch) – consommation électrique (cycle mixte) en kWh/100 km : 16,3-14,1 ; émissions de CO<sub>2</sub> (cycle mixte) en g/km : 0 ; les valeurs de consommation et d'émission du véhicule ne sont disponibles que selon le cycle WLTP et pas selon le cycle NEDC. Si des fourchettes sont indiquées, les valeurs relatives à la consommation et aux émissions de CO<sub>2</sub> dépendent des équipements choisis pour le véhicule.

<sup>2)</sup> Autonomie déterminée sur un banc d'essai à rouleaux selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), pour la variante d'équipement de l'ID.7 Pro offrant la plus grande autonomie avec une batterie d'une capacité énergétique nette de 77 kWh. Les valeurs réelles de l'autonomie selon le cycle WLTP peuvent varier en fonction de l'équipement. Celles-ci dépendent notamment, dans la pratique, 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, de la topographie ainsi que du processus de vieillissement et d'usure de la batterie.

<sup>3)</sup> Concept car proche de la version de série.

<sup>4)</sup> Selon la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers. La puissance maximale est disponible lorsque l'état de charge atteint le maximum possible et que la plage de température de fonctionnement de la batterie haute tension est optimale. 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.

<sup>5)</sup> Accélération 0-100 km/h en 6,5 secondes mesurée avec la puissance maximale indiquée. La puissance maximale est disponible lorsque l'état de charge atteint le maximum possible et que la plage de température de fonctionnement de la batterie haute tension est optimale.

<sup>6)</sup> Puissance de charge maximale possible. Différentes stations de recharge peuvent présenter des comportements de recharge différents pour une puissance en kW identique. Outre la puissance en kW de la station de recharge, le courant de charge maximal a également une influence sur la quantité d'énergie qui circule. Par ailleurs, la température ambiante et celle de la batterie ainsi que l'état de charge influent sur



*la puissance de charge maximale possible. La puissance de charge maximale indiquée est déterminée dans les conditions WLTP à une température d'environ 23 °C et un état de charge supérieur ou égal à cinq pour cent. Si ces variables changent, la puissance de recharge peut également s'écarter de la norme.*

*<sup>7)</sup> Dans les limites du système : le conducteur doit être prêt à tout moment à prendre le contrôle sur le système d'aide à la conduite. Il n'est pas dégagé de sa responsabilité de conduire le véhicule avec prudence.*