1er novembre 2021

|  |
| --- |
| **Press contact Volkswagen**  Jean-Marc Ponteville  PR Manager  Tél. : +32 (0)2 536.50.36  Jean-marc.ponteville@dieteren.be |
| D'Ieteren 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> |

# L’héritier d’une lignée d’icônes : Volkswagen Commercial Vehicles a réinventé le Multivan

|  |
| --- |
| * Trois motorisations : deux à essence (136 ch et 204 ch) et une hybride rechargeable (218 ch) au lancement sur le marché * Zéro émission au cœur de la ville : le nouveau Multivan eHybrid est un van au long cours qui maîtrise le quotidien en mode électrique * L’ADN du Bulli : le charismatique Multivan perpétue le design iconique de ses légendaires prédécesseurs * Systèmes d’aide à la conduite en réseau : le Travel Assist et Car2X garantissent un grand pas en avant en matière de sécurité * Automatique de série : tous les nouveaux Multivan sont équipés d’une boîte de vitesses à double embrayage (DSG) efficace * Jusqu’à 25 % plus légers : les sièges individuels à l’arrière se prêtent à toute une série de configurations grâce à un nouveau système de rails * Protection de l’environnement : environ 200 kg en moins, une aérodynamique optimale et de nouvelles motorisations réduisent la consommation d’énergie * Plus de pommeau de levier de vitesse ni de frein à main : l’intérieur numérisé augmente l’espace pour le conducteur et le passager avant * Déjà disponible à la commande : le premier Multivan sera déjà livré dès novembre en version standard et en version longue |

Volkswagen Commercial Vehicles lance le Multivan entièrement repensé. Le saut technologique est révolutionnaire. C’est une première : les systèmes de propulsion et électroniques du Multivan sont basés sur la plate-forme modulaire à moteur transversal MQB. Celle-ci permet à Volkswagen Commercial Vehicles de commencer un nouveau chapitre de l’innovation technologique du Bulli. Jamais auparavant un Multivan n’avait été plus adaptable, plus connecté et plus durable. Pour la première fois, un bloc hybride rechargeable fait partie des motorisations disponibles : le Multivan eHybrid devient un véhicule à zéro émission en ville et gère en même temps les longs trajets pour atteindre les destinations les plus lointaines. Une nouvelle étape de développement des systèmes d’assistance, de commande et d’infodivertissement de pointe enrichit également le confort, améliore la sécurité, et permet pour la première fois la conduite semi-autonome.

***Multi Utility Vehicle* : un minivan, une infinité de possibilités**

Le nouveau Multivan peut accueillir jusqu’à sept sièges individuels. Il peut être commandé dans les trois lignes d’équipement Multivan, Life et Style ainsi que dans la version spéciale Energetic. Fort de son concept de sièges et d’espace de chargement entièrement repensé, ce minivan, ou *Multi Utility Vehicle* (MUV), s’adapte à d’innombrables scénarios de mobilité. Cela est d’autant plus vrai que le nouveau Multivan est lancé en version longue parallèlement au modèle de base. Un volume de chargement maximal de 4 053 litres permet de gérer tous les déménagements et d’emporter n’importe quel équipement de sport. Et si l’espace ne suffit pas et que le voilier ou le cheval de selle est du voyage, le nouveau van a également la solution grâce à une capacité de remorquage allant jusqu’à 2 000 kg. En outre, selon les prévisions, le nouveau Bulli augmentera également sa part de marché dans les segments des minivans « classe affaires » et des navettes exclusives grâce à sa polyvalence et à son intérieur de haute qualité, typé *lounge*, en plus de son segment d’acheteurs particuliers.

**Sans émissions locales : le Multivan avec une motorisation hybride rechargeable de 218 ch**

L’un des critères décisifs du cahier des charges était incontournable : contrairement à son prédécesseur, le nouveau Multivan, construit sur le site Volkswagen Commercial Vehicles de Hanovre, devait également être lancé avec un système hybride rechargeable. La raison en est simple : seul ce type de motorisation permet de combiner une conduite urbaine sans émissions à des autonomies très importantes. Ce constat est d’autant plus vrai pour les MUV et SUV multivariables comportant jusqu’à sept places et des charges de remorquage à l’avenant. C’est pourquoi le nouveau Multivan est disponible en tant qu’eHybrid dès son lancement : le moteur électrique et l’efficace moteur turbo essence développent ensemble une puissance de 160 kW/218 ch.

**Le Multivan eHybrid couvre des distances quotidiennes typiques sans la moindre émission**

La batterie lithium-ion du Multivan eHybrid a une capacité nette de 10,4 kWh. Cette capacité énergétique procure au nouveau Multivan eHybrid une autonomie électrique équivalente de 46 à 50 kilomètres (valeurs WLTP proches de la réalité). Autrement dit, il peut couvrir des distances quotidiennes typiques sans produire aucune émission. Une étude1) du ministère fédéral allemand des Transports et des Infrastructures numériques a montré que 95 % des trajets quotidiens en voiture sont inférieurs à 50 kilomètres. L’autonomie totale cumulée du Multivan eHybrid peut atteindre 700 kilomètres (WLTP), selon l’équipement. La motorisation hybride rechargeable a été conçue de telle sorte que le Multivan eHybrid démarre automatique en mode purement électrique et couvre donc les courtes distances sans émissions locales. Ce n’est qu’à des vitesses supérieures à 140 km/h que le 1.4 TSI économe s’active. Le Multivan eHybrid, toujours couplé à une boîte de vitesses automatique à double embrayage (DSG) à 6 rapports, consomme de 1,6 à 1,5 l de carburant aux 100 km et de 14,6 à 14,5 kWh d’électricité aux 100 km selon le cycle NEDC. En tant que Multivan eHybrid, le nouveau Bulli atteint la classe d’efficacité A+++ dans les deux longueurs de carrosserie.

**Nouveaux moteurs turbo essence : deux niveaux de puissance avec 136 ch et 204 ch**

Parallèlement au groupe motopropulseur hybride rechargeable, le Multivan à traction est disponible avec deux moteurs quatre cylindres turbo essence lors de son lancement sur le marché. Leurs puissances sont respectivement de 100 kW/136 ch et 150 kW/204 ch. Le Multivan 1.5 TSI de 136 ch atteint une consommation combinée NEDC de 6,7 à 6,6 l/100 km ; pour le 2.0 TSI de 204 ch, ces chiffres sont de 7,7 à 7,6 l/100 km. Dans le cas des versions plus longues de 200 mm, les valeurs sont de 6,7 (1.5 TSI) et 7,7 l/100 km (2.0 TSI). Tous les Multivan satisfont à la norme d’émission Euro 6d ISC-FCM, la plus exigeante actuellement. Le Multivan 1.5 TSI présente la classe d’efficacité A (pour les deux longueurs) et le 2.0 TSI, la classe d’efficacité C - B.

**Plus de 200 kg en moins**

Volkswagen Commercial Vehicles a perfectionné les qualités environnemen-tales du Multivan grâce à un ensemble de mesures. D’une part, il y a les moteurs efficaces, qui réduisent les émissions et, dans le cas du Multivan eHybrid, les éliminent temporairement à l’échelle locale. D’autre part, des avancées fondamentales dans des domaines clés rendent le Multivan plus respectueux de l’environnement que jamais. Y contribue notamment la très faible résistance à l’air : par rapport à son prédécesseur, le coefficient de traînée a été réduit de 0,35 à 0,3, une performance de tout premier plan dans le segment des vans familiaux. L’amélioration du Cx permet à elle seule de réduire les émissions de CO2 de 7,8 g/km en moyenne. En outre, le nouveau Multivan est nettement plus léger que son prédécesseur. Rien qu’au niveau du châssis, fruit dans une large mesure d’une nouvelle conception, Volkswagen Commercial Vehicles a pu économiser 45 kg en passant de composants en acier à des éléments en aluminium. De plus, les jantes en aluminium forgé de 17, 18 et 19 pouces réduisent le poids jusqu’à 10 kg. Les sièges arrière sont également nettement plus légers. La carrosserie entièrement nouvelle du Multivan contribue également à diminuer le poids. En dépit des exigences accrues en matière de crash test par rapport au modèle précédent et d’une rigidité à la torsion améliorée de plus de 50 %, le poids des composants métalliques (aluminium et acier) utilisés dans la carrosserie a pu être réduit : par exemple, les coupelles de jambe de force de suspension nouvellement conçues, où l’acier cède la place à l’aluminium, affichent 7,0 kg de moins sur la balance ;   
le poids des ailes avant, désormais également en aluminium, a diminué de 1,0 kg, indication, s’il en est, que chaque kilo perdu compte vraiment. Par ailleurs, le poids de la carrosserie a été réduit grâce à l’utilisation de plastique. Au moins 23,5 kg de ces plastiques utilisés dans le Multivan sont constitués de recyclats réutilisés. À titre de comparaison, le Multivan le plus léger de la nouvelle génération pèse 1 941 kg contre 2 145 kg pour le plus léger des Multivan 6.1 de la génération précédente, soit une différence de 204 kg ou 9,5 %. En outre, l’atmosphère dans l’habitacle a également été améliorée grâce à un filtre à charbon actif qui retient les allergènes.

**Transmission automatique : tous les nouveaux Multivan désormais équipés d’une boîte DSG**

Toutes les motorisations sont associées de série à une boîte de vitesses à double embrayage (DSG). La boîte DSG à 6 rapports de l’eHybrid est une transmission (DQ400E) spécialement développée pour le groupe motopropulseur hybride rechargeable et forme une unité de système avec le moteur électrique. Les versions TSI et le turbodiesel (TDI) de 110 kW/150 ch qui suivra l’année prochaine sont couplés à une boîte DSG à 7 rapports. C’est la première fois que les transmissions seront commandées par fil (« by wire ») sur le Multivan. La sélection des positions de la boîte s’opérera désormais très confortablement en actionnant un petit bouton de commande DSG sur le tableau de bord.

**Conduite partiellement autonome : premier Bulli avec Travel Assist**

La gamme de systèmes d’aide à la conduite a été considérablement élargie. Selon l’équipement, il existe plus de 20 systèmes. Le système de surveillance périphérique Front Assist comprenant la détection des piétons et des cyclistes, un système d’assistance à l’évitement, un nouvel assistant de changement de direction, la reconnaissance des panneaux de signalisation, l’assistant de maintien de trajectoire Lane Assist et le régulateur de vitesse font partie de la dotation de série. Au nombre des nouveaux systèmes disponibles en option figurent le nouveau Travel Assist qui permet une conduite semi-autonome de 0 à 210 km/h. Avec le Travel Assist, le nouveau régulateur adaptatif de la vitesse prédictif ACC (guidage longitudinal) et le Lane Assist (guidage latéral) fusionnent en un nouveau système qui améliore considérablement le confort et la sécurité. Ce constat est particulièrement vrai en association avec le nouveau système d’avertissement local Car2X : le Multivan échange des alertes avec les autres véhicules et l’infrastructure routière via Car2X. Dès lors que le système du Multivan est généralement proposé en combinaison avec l’ACC, ces deux systèmes fusionnent également. C’est pourquoi Car2X ne se contente pas d’avertir des dangers, mais intervient désormais directement via l’ACC, si nécessaire, pour freiner le Multivan avant la fin d’un embouteillage, par exemple, et ce, bien avant que l’obstacle n’apparaisse dans le champ de vision du conducteur.

**Extérieur charismatique : l’ADN du design du minivan le plus connu de la planète**

S’il est inédit, le design n’en demeure pas moins « 100 % Multivan ». Il est resté unique en raison des origines et de l’histoire du modèle. « Le nouveau Multivan porte indéniablement les gènes du design du minivan le plus connu au monde », déclare Albert Kirzinger, designer en chef de Volkswagen Commercial Vehicles. Il apparaît clairement que l’ADN de ses prédécesseurs exerce une influence significative sur le design du nouveau Multivan. Et Kirzinger de poursuivre : « Nous avons réinterprété le caractère immédiatement reconnaissable de cette icône dans une nouvelle perspective, tout en restant fidèle à la lignée du Bulli. Pour illustrer notre propos, citons la ligne de caractère horizontale d’un T3 qui englobe la carrosserie. » Sur le nouveau Multivan, cette ligne de caractère est mise en valeur par une bande chromée sur les côtés et à l’arrière qui est de série sur le Multivan Style. Créant un contraste manifeste avec la couleur de la carrosserie, cette bande souligne la ligne de caractère encore plus que sur le T3. Ce dernier était la troisième génération du Bulli, mais aussi la première génération du Multivan. Si le nouveau Multivan est commandé dans une finition bicolore, la bande chromée est toujours présente de série pour séparer les deux couleurs de carrosserie.

Le nouveau minivan adopte également un élément stylistique du T4 et donc de la deuxième génération de Multivan : le capot, qui s’avance de manière frappante devant le pare-brise. Albert Kirzinger précise encore : « L’essence même de la riche histoire de la lignée T se perpétue dans le nouveau venu. Voici un Multivan entièrement nouveau, mais qui reste 100 % Bulli au premier coup d’œil. Il arbore une personnalité forte et sympathique, et un design incisif et intemporel. »

**Dimensions impressionnantes : le nouveau Multivan grandit en longueur, largeur et empattement**

Les proportions du nouveau Multivan ont changé. Par rapport à son prédécesseur, la version de base s’est allongée et élargie. Dans le même temps, Volkswagen Commercial Vehicles a légèrement réduit la hauteur, mais en conservant une hauteur sous pavillon presque identique. En combinaison avec le nouveau toit vitré panoramique, cette hauteur intérieure maximale a même été améliorée. Plus précisément, le nouveau Multivan, sans les rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement (disponibles en option), présente les dimensions suivantes : une largeur de 1 941 mm (+37 mm par rapport au Multivan 6.1), une longueur de 4 973 mm (+69 mm) et une hauteur jusqu’à 1 907 mm (-43 mm). L’empattement est de 3 124 mm, soit 124 mm de plus.   
Le Multivan existe désormais à nouveau en version longue. Affichant un empattement identique à la version normale, elle présente une longueur de 5 173 mm entre pare-chocs, soit une réduction de 131 mm par rapport à son prédécesseur.

**Commande intuitives : portes et hayon à commande gestuelle**

Volkswagen a non seulement réinventé le design du Multivan, mais l’a aussi complètement repensé sur le plan technique. Par exemple, c’est le premier Bulli qui peut être équipé en option d’un hayon électrique à commande gestuelle (Easy open & close). En effet, un simple mouvement du pied suffit pour l’ouvrir ou le fermer. Le même type de commande est également disponible pour les portes latérales coulissantes, qui s’ouvrent et se ferment électriquement de série à partir de la version Style. Cette fonction est au rang des options pour les versions Multivan, Life et Energetic, équipées de série de deux portes coulissantes à commande manuelle. Les versions Life et Energetic sont toutefois dotées de l’assistance à la fermeture. Dans le cas des versions électriques, les portes coulissantes peuvent également être ouvertes et fermées de l’intérieur grâce à des boutons situés sur le tableau de bord, à droite du système d’infodivertissement, en plus des interrupteurs de poignée correspondants. Le hayon du Multivan eHybrid Energetic est couplé à une ouverture et une fermeture électriques de série. Les versions Life et Style sont quant à elles équipées de série d'une assistance à la fermeture.

**Phares et feux arrière LED : phares matriciels pour la première fois**

Autre nouveauté pour un Multivan, les phares matriciels LED IQ.LIGHT interactifs avec feux de jour LED sont proposés en option pour remplacer les phares LED de série et illuminent la nuit de série dans le cas de la version Style et de la version spéciale Energetic. Au nombre des fonctions des phares matriciels LED IQ.LIGHT figure le Dynamic Light Assist (feux de route en continu sans éblouir les véhicules venant en sens inverse), l’éclairage dynamique en virage (éclairage précis de la trajectoire en virage) et l’éclairage Mauvais temps (qui réduit l’éblouissement propre et extérieur sur une chaussée mouillée). Le Multivan équipé des phares matriciels LED IQ.LIGHT présente une autre nouveauté à l’extérieur : une baguette chromée illuminée, rétroéclairée à LED, qui traverse la calandre et qui s’active parallèlement à l’allumage des feux de croisement ou des feux de route. La version Style et la version spéciale Energetic sont ainsi systématiquement équipées de cette baguette chromée illuminée sur la calandre. Enfin, les feux arrière de tous les nouveaux Multivan sont toujours équipés de la technologie LED.

**L’intérieur du Multivan, plus flexible et numérisé**

La première génération du Multivan a toujours eu une influence sur le concept intérieur de ses successeurs. Ce constat s’applique également au nouveau Multivan : le moteur du T3 était situé à l’arrière et non à l’avant, comme c’est le cas depuis le T4. Résultat : le T3 se distinguait par un porte-à-faux avant très court. Dans le T3, le conducteur avait donc la sensation d’être assis sur l’essieu avant. La face avant s’est un peu allongée avec le passage au moteur avant sur le T4, puis, à chaque génération suivante, la position du conducteur a été en même temps reculée pour des raisons de sécurité. Cependant, l’expérience d’assise typique du Multivan T3 est toujours de mise. Toujours. Et le nouveau modèle ne fait pas exception à la règle : assises hautes, sensation d’espace généreux à l’avant et sécurité plus élevée que jamais.

**Digital Cockpit : une connectivité assurant plus de sécurité et de confort**

À l’instar de l’extérieur, l’intérieur a été entièrement repensé. C’est le cas du tableau de bord, un environnement composé d’écrans connectés dont l’ergonomie a été minutieusement réfléchie. Il est équipé de série d’un Digital Cockpit et du système d’infodivertissement Ready 2 Discover. Les services en ligne de We Connect et We Connect Plus (ce dernier avec une durée limitée, après laquelle il peut être prolongé moyennant un abonnement payant) sont toujours intégrés. Autre nouveauté : un affichage tête haute qui projette des informations sur le pare-brise.

La plupart des éléments de commande ont été conçus comme des surfaces tactiles et des interrupteurs à commande numérique. Il est important de noter que Volkswagen Commercial Vehicles utilise également de manière ciblée la technologie numérique pour encore améliorer les capacités du Bulli à répondre à toutes les sollicitations du quotidien. L’éclairage d’ambiance à 30 couleurs en est un exemple. D’une part, il sert à personnaliser l’ambiance lumineuse de l’habitacle. D’autre part, grâce à la connexion numérique avec les autres systèmes du véhicule, l’éclairage d’ambiance devient un outil interactif qui fournit des informations perceptibles intuitivement. Un autre exemple d’améliorations mises en œuvre spécifiquement par la numérisation est le passage de l’avant à l’arrière : un Multivan ne disposera jamais d’une console centrale classique qui se prolonge dans l’habitacle, car ce passage pratique, indispensable et si typé Multivan serait alors impossible. C’est exactement pour cette raison que le nouveau Multivan fait aussi l’impasse sur une console centrale classique. C’est la première fois qu’il dispose, comme mentionné plus haut, d’un changement de vitesse numérique de type shift-by-wire très compact pour la transmission à double embrayage de série. Le frein de stationnement est également à commande électrique. Ces deux solutions permettent de créer encore plus d’espace entre les sièges du conducteur et du passager avant. De nombreuses fonctions du Multivan peuvent en outre être commandées par commande vocale (de série sur eHybrid, Style et Energetic). Enfin, Alexa (Amazon, de série sur les eHybrid, Style, Energetic) et Siri (Apple, de série) réagissent aussi à la voix à bord du Multivan.

**Nouveau système de rails : table multifonction et sièges arrière légers**

Même si la console centrale n’était pas disponible auparavant sur le Multivan, force est toutefois de reconnaître que cet équipement présente des possibilités de rangement très pratiques. C’est aussi le cas de la table multifonction du compartiment arrière proposée pour chacune des générations précédentes de Multivan. Conscient de ce constat, Volkswagen Commercial Vehicles a réinventé ces deux éléments en les combinant. Le résultat est une table multifonction qui s’intègre au système de rails du système de sièges, lui aussi inédit. Grâce à une technique de verrouillage innovante, cet élément multifonctionnel peut être utilisé comme console centrale entre les sièges du conducteur et du passager avant ou comme table rabattable avec porte-gobelets et compartiments de rangement dans les deuxième et troisième rangées de sièges.

**Nouveau concept de sièges individuels l’arrière : jusqu’à 25 % plus légers**

Le Multivan est synonyme de maîtrise de l’espace. Depuis toujours. Le nouveau Multivan présente un espace encore plus exploitable qu’avant pour plusieurs raisons : dans un premier temps, il n’y a plus que des sièges individuels à l’arrière, la banquette arrière de la troisième rangée de sièges a été supprimée. Par ailleurs, les nouveaux sièges individuels des deuxième et troisième rangées sont jusqu’à 25 % plus légers. Selon l’équipement et le positionnement à l’arrière, ils pèsent entre 23 et 29 kg. Ils sont désormais beaucoup plus faciles à retirer et à installer, et peuvent être disposés de manière flexible à l’intérieur grâce au nouveau système de rails. La banquette arrière à trois places ayant cédé la place à des sièges individuels, il est également possible, pour la première fois, de retirer facilement les sièges arrière d’un côté pour transporter des vélos électriques coûteux, par exemple. La configuration de zéro à cinq sièges à l’arrière peut donc être décidée individuellement. Offrir la solution adaptée à chaque tâche de transport est précisément le propre de tout Multivan. Les rails étant électriques selon la configuration, Volkswagen Commercial Vehicles propose en option les sièges arrière extérieurs chauffants. Une autre nouveauté du Multivan est la mise en œuvre technique de la détection d’occupation des sièges à l’arrière : le signal est transmis sans fil, les sièges étant spécialement équipés d’une petite batterie à cet effet.

**Un espace immense : de 469 à 4 053 litres de volume de chargement**

En version de base, le Multivan peut accueillir 469 litres de bagages derrière la troisième rangée de sièges lorsqu’il est chargé jusqu’au toit ; lorsqu’il est chargé jusqu’à l’arrière de la deuxième rangée de sièges, le volume passe à 1 844 litres (1 850 litres avec le toit vitré panoramique). Si le véhicule est chargé à fond, jusqu’à l’arrière de la première rangée de sièges et jusqu’au pavillon, le volume de chargement passe à 3 672 litres. Les dimensions correspondantes pour la version longue sont, respectivement, de 763, 2 171 et 4 005 litres (4 053 litres avec le toit vitré panoramique).

**Baigné de lumière : premier Multivan avec toit vitré panoramique**

Une autre nouveauté du Multivan est le toit vitré panoramique en deux parties, de sorte que la nuit, les occupants peuvent admirer la voûte étoilée ou les éclairages publics des grandes villes. Pendant la journée, en revanche, le soleil inonde l’intérieur de lumière à travers le toit transparent. Le revêtement « LowE » (Low Emissivity, ou faible émissivité / verre de protection thermique) du verre de sécurité feuilleté réduit le rayonnement thermique de 78 %. La surface transparente à l’avant mesure 913 mm de large sur 403 mm de long. Au-dessus de la deuxième rangée de sièges, cette vue dégagée mesure entre 900 et 910 mm de large sur une longueur impressionnante de 1 284 mm. Par ailleurs, avec le toit vitré panoramique, le Multivan offre une hauteur intérieure maximale au centre encore plus importante que son prédécesseur.

**L’aube d’une nouvelle ère : un Bulli, trois visages**

Volkswagen Commercial Vehicles inaugure une nouvelle ère avec la nouvelle génération de Multivan. Cette décennie sera marquée par l’électrification à plusieurs niveaux des groupes motopropulseurs et par l’avènement de la conduite autonome. Sur cette toile de fond, la gamme Bulli s’articulera à l’avenir autour de trois piliers : la gamme du Multivan, la gamme du Transporter 6.1 et les versions de série de l’ID.BUZZ, qui seront lancées en 2022. Chacun de ces piliers revêt une importance déterminante : le T6.1 reste le spécialiste des utilitaires sous les traits du Transporter et du Caravelle, et l’icône du camping-car sous le nom California. Le minivan orienté lifestyle, l’ID.BUZZ, et l’utilitaire taillé sur mesure pour les centres urbains, l’ID.BUZZ Cargo, deux modèles 100 % électriques, sont appelés à conquérir de nouveaux segments à l’avenir. Le nouveau Multivan, quant à lui, endossera dès cette année le rôle de véhicule polyvalent et multitalent : dans la version Multivan eHybrid à propulsion hybride rechargeable, il deviendra temporairement un véhicule à zéro émission. Dans le même temps, grâce à son autonomie supérieure, il s’imposera comme le minivan des trajets au long cours.

**Système audio de 840 watts signé Harman Kardon**

Le nouveau Multivan est disponible en option avec des systèmes de navigation Discover Media et Discover Pro encore plus complets. Les trois systèmes d’infodivertissement peuvent également être combinés à un système audio signé Harman Kardon spécialement développé pour le Multivan. En plus de 14 haut-parleurs haut de gamme, d’un amplificateur Ethernet à 16 voies avec une puissance musicale de 840 watts et quatre configurations sonores, le système utilise comme nouvelle fonctionnalité l’algorithme Fraunhofer Sonamic Panorama. Ce dernier sépare les sources individuelles d’un enregistrement stéréo et les distribue uniformément avec un son fascinant comme s’il s’agissait d’une scène en forme de U. Élégance visuelle : l’habillage des haut-parleurs est en acier ultrafin, fabriqué à l’aide d’une nouvelle technologie laser de haute précision.

**Nuancier : onze peintures unies et trois peintures bicolores**

Un des fondamentaux du Bulli, la peinture bicolore est également disponible sur le nouveau Multivan. Au total, ce sont trois de ces finitions bicolores qui sont disponibles pour le Multivan de nouvelle génération : Medium Blue Metallic/Candy White (bleu en haut, blanc en bas), Mono Silver Metallic/Energetic Orange Metallic (argenté en haut, orange en bas) et Deep Black Pearl/Fortana Red Metallic (noir en haut, rouge en bas).

**Pack 6 places = 2-1-3**

* Homologation pour un maximum de 6 sièges
* 1 siège individuel dans le sens de la marche dans la 2e rangée de sièges
* 3 sièges individuels dans la 3e rangée de sièges

**Pack 6 places = 2-2-2**

* Homologation pour un maximum de 6 places
* 2 sièges individuels dans le sens de la marche dans la 2e rangée de sièges
* 2 sièges individuels dans la 3e rangée de sièges

**Pack 6 places avec vis-à-vis = 2-2-2**

* Homologation pour un maximum de 6 places
* 2 sièges individuels orientés dans le sens inverse de la marche dans la 2e rangée de sièges
* 2 sièges individuels dans la 3e rangée de sièges

**Pack 7 places = 2-2-3**

* Homologation pour un maximum de 7 places
* 2 sièges individuels dans le sens de la marche dans la 2e rangée de sièges
* 3 sièges individuels dans la 3e rangée de sièges

**Tour d’horizon de tous les systèmes d’aide à la conduite du Multivan :**

* Assistance à l’évitement avec assistant de virage (généralement de série)
* Régulateur adaptatif de la vitesse ACC avec fonction Stop & Go, avec limiteur de vitesse y compris Car2X
* Aide au stationnement à l’avant et à l’arrière (de série pour l’équipement Life)
* ESC avec ABS, ASR, EDS (généralement de série)
* Protection latérale (intégrée dans le Trailer Assist, l’Area View et le Park Assist)
* Régulateur de vitesse avec limiteur de vitesse (généralement de série)
* IQ.DRIVE Travel Assist (conduite autonome, niveau 2)
* Light Assist (assistant feux de route)
* Détecteur de la somnolence (généralement de série)
* Frein anti-multicollision (généralement de série)
* Assistance au freinage d’urgence Front Assist avec détection des piétons et des cyclistes (généralement de série)
* Système d’appel d’urgence eCall (généralement de série)
* Park Assist et aide au stationnement à l’avant et à l’arrière (de série sur les versions Style et Energetic)
* Système proactif de protection des passagers / PreCrash Basic et Front (de série pour Energetic)
* Rear View (caméra de recul ; de série sur la version Style)
* Assistant de maintien de trajectoire Lane Assist (généralement de série)
* Assistant de changement de voie Side Assist y compris la détection d’angles morts Blind Spot Detection, l’assistant de sortie de place de stationnement et l’avertisseur de sortie de véhicule
* Trailer Assist (assistant de remorquage)
* Travel Assist y compris le Lane Assist, le Side Assist (avec détection d’angles morts, l’assistant de sortie de place de stationnement et l’avertisseur de sortie de véhicule)
* Travel Assist et Emergency Assist y compris le Lane Assist et le Side Assist (avec détection d’angles morts, l’assistant de sortie de place de stationnement et l’avertisseur de sortie de véhicule)
* Vue panoramique Area View avec caméra de recul Rear View (de série sur Energetic)
* Vue panoramique Area View avec caméra de recul Rear View et assistance au stationnement Park Assist
* Reconnaissance des panneaux de signalisation (généralement de série)

**eHybrid développant une puissance de 160 kW/218 ch**

Le premier Multivan à propulsion hybride rechargeable porte la désignation supplémentaire « eHybrid ». Il utilise l’association d’une batterie lithium-ion (capacité nette de 10,4 kWh), d’un moteur électrique et d’un moteur essence turbocompressé pour combiner une conduite sans émissions à une grande autonomie. Peu épaisse, la batterie est logée dans le plancher du véhicule, sous les sièges avant. Cette position abaisse le centre de gravité du Multivan et présente également l’avantage de ne pas restreindre l’espace disponible à l’intérieur. Le moteur électrique, de type HEM80 evo, délivre une puissance de 85 kW/116 ch et forme une unité de système avec la boîte DSG à 6 rapports, désignée DQ400e-6F, qui a été développée pour les hybrides rechargeables. À l’instar des autres systèmes hybrides rechargeables, le moteur électrique du Multivan prend également à son compte les fonctions d’alternateur triphasé et de démarreur.

Le 4 cylindres turbo de 1 395 cm³ (EA211) développe une puissance maxi de 110 kW/150 ch à un régime compris entre 5 000 et 6 000 tr/min. Le 1.4 TSI a subi de nouvelles évolutions avant de rejoindre la baie du moteur du Multivan. Au nombre des éléments optimisés figurent le système de gestion du moteur, le système d’injection (pression d’injection de 350 bar), les segments de piston (réduction des émissions de particules), la conception des gicleurs de piston, la pompe à huile, les soupapes d’échappement remplies de sodium (meilleure dissipation de la chaleur) et, à l’extérieur du moteur, les capteurs de température et de pression en amont et en aval du filtre à particules d’essence (FPE). La puissance combinée résultant du mariage des deux modes de propulsion est de 160 kW/218 ch. Le couple maximal combiné est de 350 Nm, alors que le Multivan pointe à 192 km/h en vitesse maximale. La consommation NEDC en cycle mixte est de 1,6 à 1,5 l/100 km en carburant et de 14,6 kWh/100 km en électricité.

Dès que cela est possible, le Multivan eHybrid démarre en mode E, c’est-à-dire en mode purement électrique et donc sans émissions (sauf si la température de la batterie est inférieure à moins 10 degrés ou présente un niveau de charge insuffisant). En mode E, le Multivan devient temporairement un véhicule zéro émission. L’autonomie électrique équivalente de 46 à 50 kilomètres (WLTP) a été conçue pour que les utilisateurs puissent parcourir les distances quotidiennes typiques. En Allemagne, par exemple, une étude1) du ministère fédéral allemand des Transports et des Infrastructures numériques a montré que 95 % des trajets quotidiens en voiture sont inférieurs à 50 kilomètres. Le TSI n’intervient qu’à partir de 140 km/h ou en fonction du niveau de charge de la batterie ; le Multivan évolue alors en mode Hybrid. Le mode E peut également être activé manuellement lorsque la batterie est suffisamment chargée.

Il est même possible de conserver l’énergie de la batterie en vue d’un parcours ultérieur en centre-ville ou dans une zone de basses émissions. À cet effet, le conducteur utilise le système d’infodivertissement pour indiquer en quelques clics, par pas de 20 %, quel pourcentage de la capacité de la batterie doit être réservé pour la zone de destination. Pour ce faire, il n’est même pas nécessaire que la batterie soit entièrement chargée au départ, car elle peut également être rechargée en roulant, par le moteur TSI et par la récupération. L’autonomie totale cumulée du Multivan eHybrid peut atteindre 700 kilomètres (WLTP), selon l’équipement. Une chose est toutefois sûre : l’hybride rechargeable est un système de propulsion idéal pour le Multivan, qui peut accueillir jusqu’à sept personnes, car il combine la possibilité d’évoluer en mode zéro émission dans des environnements urbains à la capacité de couvrir de longues distances, comme le trajet vers une destination de vacances, avec seulement quelques arrêts.

Le logiciel et le matériel intelligents du nouveau Multivan eHybrid permettent d’augmenter l’autonomie et de réduire la consommation : si l’un des systèmes de navigation disponibles en option équipe le Multivan (Discover Media ou Discover Pro) ou si les fonctions de navigation du système d’infodivertissement Ready 2 Discover de série ont simplement été activées via We Upgrade dans l’In-Car Shop, l’itinéraire est intégré dans le système de commande hybride via les données cartographiques et le GPS pour signaler au conducteur de décélérer en temps utile avant un virage, par exemple, afin d’utiliser de manière optimale la récupération et l’énergie cinétique du véhicule. Lorsque l’ACC, le régulateur adaptatif de la vitesse, est activé, le Multivan eHybrid le régule aussi automatiquement. Par ailleurs, grâce à la stratégie hybride prédictive, le Multivan eHybrid reconnaît les entrées d’agglomération, par exemple, et adapte à l’avance l’utilisation du moteur électrique en mode Hybrid.

La batterie du Multivan eHybrid est normalement rechargée par le biais d’une prise extérieure située dans l’aile avant du côté passager (véhicules à conduite à gauche). C’est là qu'il convient de brancher le câble de recharge (« plug-in »). Avec un courant alternatif (CA) de 230 volts avec une vitesse de recharge de 2,3 kW via le réseau domestique normal, la batterie est rechargée en cinq heures si elle était complètement vide au préalable. Si la source d’alimentation est, par exemple, une wallbox ou une borne de recharge de 360 volts et un câble de charge conçu pour 3,6 kW, le temps de charge est réduit à 3 heures et 40 minutes. Le chargeur intégré au Multivan gère la recharge de manière entièrement automatique. L’intervention du conducteur se borne à brancher et débrancher le connecteur. Qui plus est, il peut contrôler le moment de la recharge via le système d’infodivertissement ou l’application We Connect sur son smartphone, par exemple pour profiter de tarifs d’électricité particulièrement avantageux selon l’heure de la journée. Que ce soit pendant la recharge avec le câble de recharge connecté ou, de manière générale, lorsqu’il est garé, l’intérieur du Multivan peut être rafraîchi ou réchauffé avant le départ, un atout en matière de confort. Si le câble de recharge est connecté pendant ce processus, l’autonomie électrique est prolongée par la climatisation en amont, car dans ce cas, la batterie doit fournir beaucoup moins d’énergie pour refroidir ou chauffer l’intérieur après le démarrage du Multivan.

En pratique, la propulsion hybride rechargeable crée une expérience Multivan inédite : le conducteur commence par actionner la touche START. Le Digital Cockpit Pro de série du Multivan eHybrid affiche désormais, entre autres, que le véhicule est prêt à démarrer (READY) et indique l’autonomie totale (réservoir et batterie). Le combiné d’instruments à compteurs classiques ronds active un compteur de capacité de batterie au lieu d’un compte-tours. La moitié gauche de ce compteur indique si le conducteur prélève de l’énergie électrique (Power/zone bleue) ou en injecte dans la batterie par récupération (Charge/zone verte) ; la moitié droite du compteur affiche, quant à elle, le régime du bloc TSI. Ensuite, il convient de placer le sélecteur de la boîte automatique à double embrayage (DSG) à 6 rapports (DQ400E) « shift by wire » spécialement développée pour la propulsion hybride rechargeable en position D, d’appuyer sur la pédale d’accélérateur et le minivan à traction s’élance en silence. En mode Hybrid, le moteur électrique agit également comme un « booster » supplémentaire, assistant le moteur turbo en mettant toujours à disposition du conducteur un couple supérieur. En faisant appel à la puissance cumulée des moteurs, le conducteur dispose de 218 ch sous le pied.

**Réservoir spécifique et compresseur de climatisation**

D’un volume de 45 litres dans cette version, le réservoir de carburant a été spécialement adapté pour le Multivan eHybrid. Étant donné qu’un véhicule hybride rechargeable recourt parfois exclusivement à la propulsion électrique pendant une très longue période, les vapeurs de carburant ne peuvent pas être brûlées régulièrement, contrairement à un véhicule équipé d’un moteur à combustion classique. C’est la raison pour laquelle le Multivan eHybrid est équipé d’un réservoir pressurisé afin de stocker temporairement les vapeurs de carburant dégagées lors du fonctionnement électrique. Dès que le TSI est à nouveau actif, ces gaz stockés temporairement sont introduits dans le processus de combustion. En raison de cette particularité, lors du plein de carburant, la pression dans le réservoir à carburant est d’abord compensée par une conduite vers le réservoir à charbon actif, de sorte que les hydrocarbures ne s’échappent pas non plus dans l’environnement dans ce cas.

Le Multivan eHybrid fonctionne par ailleurs avec un compresseur de climatisation haute tension qui est alimenté en courant continu par le chargeur embarqué. De cette manière, les ingénieurs se sont assurés que le système de climatisation refroidit également de manière fiable en mode E ou lorsque le bloc TSI ne fonctionne pas. De plus, le compresseur de climatisation HT peut être utilisé comme système de climatisation stationnaire pour rafraîchir ou réchauffer l’intérieur avant même que le véhicule ne démarre. Cela est possible à la fois sans et avec le câble de recharge branché. Si le Multivan est raccordé à une alimentation externe telle qu’une wallbox, la climatisation en amont permet d’étendre l’autonomie électrique, car dans ce cas, la batterie doit fournir beaucoup moins d’énergie pour refroidir ou chauffer l’intérieur après le démarrage du Multivan.

**Évolution de la régulation adaptative des trains roulants DCC**

À l’instar du Multivan 6.1, le nouveau Multivan est à nouveau proposé avec la régulation adaptative des trains roulants DCC (Dynamic Chassis Control). Disponible en option, cet équipement a toutefois été considérablement perfectionné. La nouvelle génération de Multivan est désormais dotée d’un nouveau système de soupapes, gage de plus de liberté dans l’adéquation entre le confort de conduite et les qualités dynamiques. La nouvelle régulation adaptative des trains roulants réagit en permanence à la surface de la route ainsi qu’à la situation de conduite, en tenant compte de différents paramètres dont la direction, le freinage et l’accélération. L’amortissement idéal est calculé pour chaque roue en temps quasi réel et appliqué aux amortisseurs. De cette manière, la fonction DCC offre le meilleur confort de conduite et des qualités dynamiques optimales à tout moment. De plus, le conducteur peut également régler le système individuellement. À cet effet, le Multivan propose les modes Confort et Sport. À l’aide d’un curseur, les caractéristiques d’amortissement peuvent être ajustées presque en continu au-delà des réglages standard, entre les réglages typés confort et les réglages dynamiques. À l’instar des amortisseurs, la direction dispose également de son propre réglage dans les modes Confort et Sport.

**Fiche technique – Faits et chiffres**

**Types de carrosserie**

* Multivan
* Multivan, version longue avec un porte-à-faux arrière plus important de 200 mm

**Dimensions extérieures**

* Largeur hors rétroviseurs extérieurs : 1 941 mm
* Largeur avec rétroviseurs extérieurs : 2 252 mm
* Hauteur : 1 907 mm
* Longueur : 4 973 mm
* Longueur avec porte-à-faux arrière plus long : 5 173 mm
* Empattement : 3 124 mm
* Seuil de chargement : 580 mm
* Seuil de chargement avec porte-à-faux arrière plus long : 583 mm
* Coefficient de traînée : 0,30
* Diamètre de braquage : 12,1 m

**Dimensions intérieures**

* Volume de chargement, à hauteur de toit, jusqu’à la 3e rangée de sièges : 469 litres
* Volume de chargement de la version longue, à hauteur de toit, jusqu’à la 3e rangée de sièges : 763 litres
* Volume de chargement, à hauteur de toit, jusqu’à la 2e rangée de sièges : 1 844 litres
* Volume de chargement avec toit panoramique, à hauteur de toit, jusqu’à la 2e rangée de sièges : 1 850 litres
* Volume de chargement de la version longue, à hauteur de toit, jusqu’à la 2e rangée de sièges : 2 171 litres
* Volume de chargement de la version longue avec toit panoramique, à hauteur de toit, jusqu’à la 2e rangée de sièges : 2 180 litres
* Volume de chargement, à hauteur de toit, jusqu’à la 1re rangée de sièges : 3 672 litres
* Volume de chargement avec toit panoramique, à hauteur de toit, jusqu’à la 1re rangée de sièges : 3 710 litres
* Volume de chargement de la version longue, à hauteur de toit, jusqu’à la 1re rangée de sièges : 4 005 litres
* Volume de chargement de la version longue avec toit panoramique, à hauteur de toit, jusqu’à la 1re rangée de sièges : 4 053 litres
* Longueur de chargement jusqu’à la 3e rangée de sièges : 461 mm
* Longueur de chargement de la version longue jusqu’à la 3e rangée de sièges : 661 mm
* Longueur de chargement jusqu’à la 2e rangée de sièges : 1 316 mm
* Longueur de chargement de la version longue jusqu'à la 2e rangée de sièges : 1 516 mm
* Longueur de chargement jusqu’aux sièges avant : 2 425 mm
* Longueur de chargement de la version longue jusqu’aux sièges avant : 2 625 mm
* Hauteur intérieure 2e et 3e rangées de sièges : max. 1 312 mm
* Hauteur intérieure 2e et 3e rangées de sièges avec toit panoramique : max. 1 346 mm
* Largeur maxi de l’espace de chargement : 1 665 mm
* Largeur de l’espace de chargement entre les passages de roues : 1 207 mm

**Toit panoramique en deux parties**

* Dimensions extérieures à l’avant : 487 mm x 1 024 mm / Longueur x largeur
* Dimensions partie vitrée à l’avant : 403 mm x 913 mm / Longueur x largeur
* Dimensions extérieures à l’arrière : 1 372 mm x 1 010 mm / Longueur x largeur
* Dimensions partie vitrée à l’arrière : 1 284 mm x 900 mm (montant B) jusqu’à 910 mm (montant C) / Longueur x largeur

**Poids, charges utiles, charges de galerie de toit et capacités de remorquage**

* Poids à vide Multivan 1.5 TSI, avec porte-à-faux court : 1 941 kg
* Poids à vide Multivan 1.5 TSI, avec porte-à-faux long : 1 963 kg
* Poids à vide Multivan 2.0 TSI, avec porte-à-faux court : 2 002 kg
* Poids à vide Multivan 2.0 TSI, avec porte-à-faux long : 2 024 kg
* Poids à vide Multivan eHybrid, avec porte-à-faux court : 2 120 kg
* Poids à vide Multivan eHybrid, avec porte-à-faux long : 2 142 kg
* Charge utile maximale : 410 à 848 kg
* Charge de galerie de toit : 100 kg
* Charge maximale sur le timon : 80 kg
* Capacité de remorquage maximale : 1 600 à 2 000 kg
* Poids des sièges individuels selon l’équipement et la position à l’arrière : entre 23 et 29 kg

**Lignes d’équipement**

* Multivan
* Multivan Life
* Multivan Style

**Édition spéciale**

* Multivan Energetic

**Motorisations (lancement en 2021)**

* 1.5 TSI, boîte DSG à 7 rapports, traction

Quatre cylindres turbo essence (1 498 cm³ de cylindrée)

Puissance maxi : 100 kW/136 ch entre 5 000 et 6 000 tr/min

Couple maxi : 220 Nm entre 1 750 et 3 500 tr/min

Consommation NEDC (cycle mixte), avec porte-à-faux court : 6,7 - 6,6 l/100 km

Consommation NEDC (cycle mixte), avec porte-à-faux long : 6,7 l/100 km

Norme d’émission : Euro 6d-ISC-FCM

Vitesse maximale : 182 km/h

Accélération (0-100 km/h) : 13,5 secondes

* 2.0 TSI, boîte DSG à 7 rapports, traction

Quatre cylindres turbo essence (1 984 cm³ de cylindrée)

Puissance maxi : 150 kW/204 ch entre 5 000 et 6 500 tr/min

Couple maxi : 320 Nm entre 1 600 et 4 300 tr/min

Consommation NEDC (cycle mixte), avec porte-à-faux court : 7,7 - 7,6 l/100 km

Consommation NEDC (cycle mixte), avec porte-à-faux long : 7,7 l/100 km

Norme d’émission : Euro 6d-ISC-FCM

Vitesse maximale : 200 km/h

Accélération (0-100 km/h) : 9,4 secondes

* eHybrid, boîte DSG à 6 rapports, traction

Quatre cylindres turbo essence (cylindrée de 1 395 cm³, 110 kW/150 ch) plus moteur électrique synchrone à aimants permanents (85 kW/116 ch)

Puissance combinée maxi :160 kW/218 ch entre 4 900 et 6 500 tr/min

Couple combiné maxi : 350 Nm entre 1 000 et 4 100 tr/min

Consommation NEDC (cycle mixte), avec porte-à-faux court : 1,5 l/100 km et 14,6 kWh/100 km

Consommation NEDC (cycle mixte), avec porte-à-faux long : 1,6 - 1,5 l/100 km et 14,6 - 14,5 kWh/100 km

Norme d’émission : Euro 6d-ISC-FCM

Vitesse maximale : 190 km/h

Accélération (0-100 km/h) : 11,6 secondes

1. Mobilität in Deutschland – MiD. Rapport sur les résultats Une étude du ministère fédéral des Transports et de l’Infrastructure numérique. Version 1.1 de février 2019.

|  |
| --- |
| **Le Groupe Volkswagen**  [www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com)  **D’Ieteren**  <http://www.dieteren.com/fr> |