



17 avril 2023

Volkswagen électrifie les longs trajets : première mondiale de l'ID.7, d'une autonomie maximale de l'ordre de 700 km

- **Modèle haut de gamme de la famille ID : la nouvelle ID.7¹, une grande berline électrique, sera lancée dans un premier temps en Europe et en Chine à partir de l'automne 2023. Sa sortie en Amérique du Nord est prévue pour 2024**
- **Pour les longs trajets : l'ID.7 Pro S² dotée d'une batterie de 85 kWh (capacité nette) devrait permettre, selon les premières prévisions internes, des autonomies maximales de l'ordre de 700 km⁴**
- **Un nouveau système de propulsion à haut rendement augmente l'autonomie : l'ID.7 Pro³ dotée d'une batterie de 77 kWh (capacité nette) devrait permettre, selon les premières prévisions internes, d'atteindre les 615 km⁵**
- **Nouvelle génération de poste de conduite VW : l'ID.7 sera la première Volkswagen avec un affichage tête haute en réalité augmentée de série**
- **Haut niveau de confort : nouveaux sièges dotés de gestion de la température et d'une fonction de massage innovante, ainsi qu'une nouvelle climatisation « Smart Air Vents » avec ouïes intelligentes**
- **Made in Germany : Volkswagen prévoit de produire la nouvelle ID.7 destinée à l'Europe et à l'Amérique du Nord dans l'usine allemande d'Emden, consacrée à la mobilité électrique**

D'ici 2030, près de 80 % des Volkswagen livrées en Europe seront 100 % électriques. La marque franchit aujourd'hui une nouvelle étape majeure avec la nouvelle ID.7. Avec cette berline électrique, Volkswagen va électrifier les longs trajets grâce à de grandes autonomies. Derrière près de cinq mètres de long et un design aérodynamique, un système de propulsion efficace de nouvelle génération déployant jusqu'à 210 kW (286 ch) de puissance. Autre nouveauté : la batterie Volkswagen de 85 kWh (net), soit la plus grande capacité à ce jour. Les premières prévisions d'autonomie WLTP donnent jusqu'à env. 700 kilomètres⁴. Dans l'habitacle de l'ID.7, les longs voyages semblent courts grâce à l'espace disponible ainsi qu'au système d'infodivertissement intelligent et rapide de dernière génération, doté de commandes intuitives. Une nouvelle philosophie de poste de conduite attend le conducteur. L'ID.7 sera en effet la première Volkswagen au monde à être équipée de série de l'affichage tête haute en réalité augmentée. L'architecture du poste de conduite est de ce fait modifiée, car les cadrans



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

Dieteren 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>



classiques deviennent quasiment superflus. Voici la nouvelle ID.7, un espace de vie mobile des temps nouveaux.

Un espace au style moderne dédié au voyage

L'ID.7 est une grande Volkswagen électrique conçue pour les longs voyages comme pour les déplacements urbains sans un bruit. Le design aérodynamique de cette berline coupé mise sur des lignes fluides, puissantes et épurées. L'avant du véhicule est en grande partie plein et est particulièrement marqué par le capot sculptural et les phares LED, présentant une mince barre de LED pour les feux de jour et les clignotants, intégrée à la partie supérieure. Le design de la silhouette est caractérisé par la « feature line », qui passe sous le long rebord de fenêtre présentant un décrochage prononcé. Elle confère à la silhouette une tension énergique et positive. Quant à la partie arrière, des lignes horizontales en soulignent la largeur. La plus dominante de ces lignes est un bandeau LED transversal qui s'étire jusque dans les feux arrière LED arrondis.

Un faible coefficient de traînée (C_x) pour plus d'autonomie

Son aérodynamique perfectionnée, avec coefficient de traînée de 0,23, n'offre que peu de résistance à l'air. Cet aspect essentiel contribue à une faible consommation d'énergie et à une autonomie importante. La nouvelle ID.7 mesure 4 961 mm de long, avec un grand empattement de 2 966 mm qui crée beaucoup d'espace dans l'habitacle. Ce dernier a été pensé jusque dans les moindres détails pratiques. Au-dessus de la tête des passagers, un nouveau toit vitré panoramique intelligent, dont les couches de verre sont opacifiées ou rendues transparentes par voie électronique, est disponible en option. Comme de nombreuses autres fonctions de l'ID.7, le toit peut être réglé au moyen de la commande vocale naturelle. Les sièges avant sont également de conception inédite : ils sont dotés en option, pour la première fois dans une Volkswagen, d'une gestion adaptative de la température. Une nouvelle fonction de massage sophistiquée permet d'oublier la longueur du voyage.

Poste de conduite avec affichage tête haute en réalité augmentée de série

Un nouvel univers d'information attend le conducteur. Dans l'ID.7, les cadrans classiques ont été réduits au strict minimum et les fonctions d'information sont désormais assurées par l'affichage tête haute en réalité augmentée. Celui-ci projette des détails tels que la vitesse dans la zone proche devant le conducteur, tandis que des indications interactives telles que les flèches directionnelles sont incrustées virtuellement dans le monde réel, loin devant l'ID.7. Le regard du conducteur reste ainsi sur la route.



Des systèmes d'aide à la conduite confortables⁶

Sur l'ID.7, des assistants de conduite comme le Travel Assist avec données en essai⁷ prennent en charge, si nécessaire, le guidage transversal et longitudinal sur les voies rapides à partir de 90 km/h. Sur demande, l'ID.7 assiste également le conducteur lors des changements de voie sur autoroute via la fonction Travel Assist. Le conducteur supervise toute l'opération, mais le système l'assiste de manière active. Il en est de même pour le stationnement : cette Volkswagen électrique peut s'en charger automatiquement par différentes méthodes. L'une d'elles est le Park Assist Plus avec fonction mémoire⁶, qui permet au véhicule de réaliser des manœuvres de stationnement de manière autonome, dans la limite de 50 mètres. Le conducteur se trouve alors à bord de l'ID.7 ou surveille la manœuvre de stationnement de l'extérieur via l'application pour smartphone.

Nouveau système de propulsion à haut rendement

L'ID.7, qui fera ses débuts avec les deux versions d'équipement et de motorisation « Pro » et « Pro S », est le premier modèle MEB doté du nouveau système de propulsion mis au point par Volkswagen. Celui-ci se compose pour l'essentiel du moteur électrique (moteur synchrone à aimant permanent) de 210 kW (286 ch), de la boîte monorapport à deux étages et de l'onduleur à impulsions (électronique de puissance et de commande). Le rotor doté d'aimants permanents plus puissants et capables de supporter des charges thermiques encore plus élevées, le stator perfectionné avec un nombre de spires effectif augmenté associé à une section de fil maximale, ainsi qu'une chemise de refroidissement par eau pour l'extérieur du stator et un nouveau système de refroidissement utilisant une combinaison d'huile et d'eau pour une stabilité thermique également accrue sont autant d'éléments qui ont une incidence positive sur la puissance et l'efficacité du moteur électrique. Un nouvel onduleur à impulsions contribue aussi à la stabilité thermique.

Batteries de 77 kWh et 85 kWh (capacités nettes)

Deux versions de batterie seront disponibles. L'ID.7 Pro^{3/5} sera équipée d'une batterie de 77 kWh (capacité brute : 82 kWh), avec une puissance de charge en courant continu de 170 kW. L'ID.7 Pro S^{2/4}, dont le lancement est prévu ultérieurement, sera quant à elle dotée de la batterie Volkswagen la plus récente, proposant une capacité énergétique de 85 kWh (capacité brute : 91 kWh). Pour cette batterie, la puissance de charge en courant continu sera de 200 kW. Une nouvelle gestion thermique assure le préconditionnement de la batterie avant un arrêt de recharge. Ce préconditionnement démarre automatiquement lorsque le guidage vers une borne de recharge est activé. Selon les premières prévisions internes, la distance maximale entre deux arrêts de recharge sera d'environ 615 kilomètres⁵ pour l'ID.7 Pro et d'environ 700 kilomètres pour l'ID.7 Pro S⁴.



Made in Germany

La production en série de l'ID.7 destinée à l'Europe et à l'Amérique du Nord débutera au second semestre dans l'usine Volkswagen allemande d'Emden. Le nouveau modèle haut de gamme de la famille ID. devrait arriver sur le marché européen à l'automne et les préventes débiteront cet été. Le lancement en Chine est également prévu pour 2023 et sera suivi par le lancement sur le marché nord-américain en 2024.

AUTRES CARACTÉRISTIQUES DE LA NOUVELLE ID.7

Dimensions et design de la carrosserie

Empattement long, porte-à-faux courts. La nouvelle ID.7 est une berline coupé de 4 961 mm de long, avec un grand empattement (2 966 mm) et des porte-à-faux réduits. Le modèle ID. le plus bas de la gamme mesure 1 538 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. Le coefficient de traînée est de 0,23 et la partie frontale fait 2,45 m².

Une silhouette élégante et empreinte de puissance. De profil, l'allure sportive du cadre de pare-brise incliné et le montant C marqué, évoquant un coupé, sautent aux yeux. Le toit et les montants sont en noir brillant, tandis que les baguettes de toit présentent une finition aluminium. Le design élégant du flanc est également marqué par la « feature line », qui passe sous le long rebord des vitres. Elle s'étend, avec un décrochage prononcé, des phares jusqu'à l'arrière, abaisse visuellement la hauteur de l'ID.7 et confère une tension positive et pleine de puissance à la silhouette.

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

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 transversal qui se poursuit jusque dans les feux arrière LED arrondis. 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 hayon à l'ouverture généreuse. Enfin, le pare-chocs et le diffuseur peint en noir brillant monté juste en dessous dégagent une impression de puissance.

Conception et technologies de l'habitacle

Habitacle haut de gamme. La grande berline électrique de Volkswagen accueille le conducteur et les passagers dans un habitacle totalement inédit et haut de gamme. Grâce à son empattement long, l'ID.7 offre beaucoup d'espace aux places avant comme à l'arrière. Le détail dominant de l'intérieur de l'ID.7 est le tableau de bord en matériau souple : sa disposition horizontale devant le conducteur et le passager avant est claire et bien structurée. Les décors, qui peuvent être soulignés par l'éclairage d'ambiance (en option), et la bande des ouïes de ventilation, également horizontale, sont intégrés dans ce design rectiligne. Des coutures contrastantes avec surpiquûres en option s'insèrent entre la bande d'ouïes et les décors. Cet ensemble souligne la largeur de l'habitacle. Côté conducteur, cet effet est accentué par les instruments étroits, rectangulaires et de taille très réduite. Leur écran n'est pas plus haut que la bande des ouïes d'aération. Cette conception crée une architecture du tableau de bord inédite pour Volkswagen, rendue possible par l'affichage tête haute en réalité augmentée de série, qui fournit au conducteur toutes les informations importantes. Un grand poste de conduite classique devient donc superflu. La conception rectiligne du tableau de bord se poursuit dans le style des revêtements de porte avec les décors, l'éclairage d'ambiance indirect et les coutures (surpiquûées en option).

Affichage tête haute en réalité augmentée. L'ID.7 est donc la première Volkswagen à être équipée de série de l'affichage tête haute en réalité augmentée et à offrir de ce fait un agencement inédit du poste, puisque les cadrans classiques deviennent superflus. Dans l'ID.7, Volkswagen mise plutôt sur la combinaison d'un petit combiné d'instruments (ID. Display) et de l'affichage tête haute. L'ID. Display affiche les informations habituelles comme la vitesse et les données à l'attention du conducteur prescrites. D'autres informations importantes pour la conduite sont projetées sous forme virtuelle via l'affichage tête haute dans le champ de vision du conducteur. Pour la première fois, elles peuvent être réglées à l'aide du volant multifonction. Le conducteur est donc toujours informé sans devoir détourner le regard de la route : un net avantage en matière de confort.

La fusion entre le monde réel et les informations virtuelles. Le système n'affiche pas uniquement des informations telles que la vitesse dans le champ



de vision du conducteur, mais également les marquages au sol, les indications de distance ou les flèches directionnelles de la navigation. Les indications comme la vitesse actuelle et la vitesse autorisée (les affichages d'état) sont projetées dans la zone proche, à environ 3,5 mètres devant le véhicule. Les affichages importants pour la conduite, comme les indications de direction du système de navigation, sont quant à eux projetés 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. Par ailleurs, le conducteur reçoit des informations perceptibles intuitivement via l'ID. Light.

Nouveau système d'infodivertissement de 15 pouces. L'interface centrale entre l'homme et la machine est l'écran tactile de 38 centimètres de diagonale (15 pouces), visuellement autonome, du système d'infodivertissement dernier cri. L'interface graphique et la navigation dans le menu sont en grande partie de conception nouvelle. L'objectif était de rendre l'utilisation de toutes les fonctions aussi simple, explicite et personnalisable que possible. L'écran a donc été divisé en deux barres tactiles visibles en permanence et un écran principal.

Accès directs programmables au choix. La barre supérieure (« top bar ») de l'écran dispose à gauche d'un nouvel accès direct qui permet à l'utilisateur d'accéder au menu principal avec une vue d'ensemble de toutes les applications, et ce, à tout moment et en un geste. À côté se trouve un bouton pour le nouveau Car Control Center. Celui-ci permet d'accéder directement aux fonctions principales du véhicule, que le conducteur peut configurer lui-même. Le menu principal et le Car Control Center peuvent être consultés à tout moment, sans devoir quitter l'application active. La commande s'en trouve considérablement simplifiée. À droite du Car Control Center, d'autres accès directs peuvent être affectés au choix aux applications disponibles. Le conducteur et le passager avant peuvent ainsi basculer rapidement et facilement entre leurs applications favorites et celles qu'ils utilisent fréquemment.

Écran principal. L'écran principal situé au centre regroupe les contenus des principales applications sur des vignettes de différentes tailles. Les vignettes affichent non seulement des contenus classiques, comme la navigation et la radio/les médias, mais aussi de nouvelles fonctions innovantes, comme les suggestions du nouvel assistant vocal IDA. Chaque utilisateur peut également personnaliser son écran principal. Il est ainsi possible d'adapter le contenu des vignettes, mais aussi la présentation et le nombre de pages.

Fonctions des sièges au premier niveau du système. La barre inférieure (« bottom bar ») de l'écran contient les fonctions de commande et de gestion de la température des sièges, ainsi que le bouton principal qui permet au



conducteur de revenir à tout moment à l'écran principal. Le menu de la climatisation, les réglages de la température pour le conducteur et le passager avant ainsi que les fonctions de climatisation également configurables sont donc toujours disponibles en accès direct.

Curseurs tactiles éclairés. Des curseurs tactiles éclairés sont disposés sous l'écran du système d'infodivertissement. Ils permettent de régler la température de l'habitacle et le volume sonore.

Assistant vocal IDA. À bord de l'ID.7, la version de logiciel la plus récente permettra de commander d'autres fonctions au moyen de l'assistant vocal IDA. Cela inclut notamment des fonctions telles que l'éclairage d'ambiance, la sélection du profil de conduite ou la météo (basée sur le cloud) ou des informations mondiales. L'assistant vocal peut en outre interpréter le sens d'une phrase : la Volkswagen répond à la demande « Montre-moi les étoiles » en basculant électroniquement le toit panoramique en verre intelligent en mode « transparent ».

Système audio Harman Kardon. Volkswagen proposera sur l'ID.7 un système audio de 700 watts signé Harman Kardon en option. La berline sera dans ce cas équipée de 14 haut-parleurs haut de gamme, dont un haut-parleur central à l'avant et un caisson de graves dans le coffre. Ce système audio à 16 canaux offre quatre réglages audio préconfigurés : « Pure » (sonorité studio, neutre), « Relax » (réglage détente), « Speech » (accent mis sur les paroles) et « Vibrant » (sonorité *live* dynamique). Un égaliseur permet également de totalement personnaliser la sonorité de l'installation. Il est en outre possible de concentrer l'écoute sur une ou plusieurs places.

Nouvelle gestion de la température des sièges. Pour l'ID.7, Volkswagen a mis au point une nouvelle génération de sièges pour le conducteur et le passager avant. Selon leur version, ces sièges peuvent être dotés d'un réglage électrique sur 14 positions maximum (sièges ergoActive). Une nouveauté réside dans la gestion adaptative de la température des sièges. Outre de nombreux réglages personnalisés, le conducteur et le passager avant ont la possibilité d'activer un mode automatique pour la température de leur siège. Des capteurs de température et d'humidité intégrés dans les sièges déterminent alors le besoin de refroidissement et/ou de chauffage et régulent la ventilation en conséquence. Enfin, l'utilisateur peut sélectionner trois modes spéciaux : chauffage maximal, ventilation maximale ou séchage maximal.

Nouvelle fonction de massage des sièges. La nouvelle fonction de massage des sièges avant proposée en option apporte un réel supplément de confort. Le dossier des sièges ergoConfort de l'ID.7 possède dix coussins gonflables



(« blisters ») qui permettent d'effectuer un massage pneumatique par points de pression. L'objectif est de détendre et d'activer la musculature du dos. Les sièges ergoPremium disposent de deux coussins gonflables supplémentaires de très grande taille dans l'assise. Ils ont pour fonction d'activer le bassin et la colonne vertébrale. Les sièges ergoConfort et ergoPremium de l'ID.7 ont déjà reçu le label « Aktion Gesunder Rücken » (AGR).

Gestion de la température avec les « Smart Air Vents ». Dans sa berline haut de gamme Phaeton, Volkswagen avait jadis présenté une nouveauté : l'un des meilleurs systèmes de climatisation du monde. Ce dernier permettait pour la première fois une ventilation de l'habitacle presque sans courant d'air, les voiles s'ouvrant et se fermant automatiquement. L'ID.7 est dotée d'un nouveau système de climatisation avec une régulation active des diffuseurs d'air : des dispositifs appelés « Smart Air Vents » soit « diffuseurs d'air intelligents » en français, équipés 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 grâce à une fonction d'oscillation. Raffinement suprême : dès que le conducteur s'approche de l'ID.7 avec la clé du véhicule, le système démarre le rafraîchissement 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 via l'écran central du système d'infodivertissement. De nombreuses fonctions de climatisation peuvent également être lancées au moyen de la commande vocale intuitive : si le conducteur dit « Bonjour Volkswagen, j'ai les mains froides », l'ID.7 réagit en activant le chauffage du volant, et en dirigeant également un flux d'air chaud vers les mains .

Toit vitré panoramique intelligent. L'ID.7 sera équipée en option du nouveau toit vitré panoramique intelligent. Grande nouveauté : une couche PDLC (cristaux liquides dispersés dans une matrice polymérique) intégrée dans le verre permet d'opacifier instantanément le toit transparent, puis de le rendre de nouveau cristallin. L'activation du changement d'état par une surface tactile dans la console de pavillon ou via l'assistant vocal. À l'état opaque, la couche PDLC électronique est mise hors tension et les cristaux de la couche s'agencent alors de manière à rendre le verre opaque. En revanche, dès qu'une tension électrique est appliquée à la couche, les cristaux se réorganisent de manière à laisser de nouveau passer la lumière. En plus de cette protection anti-éblouissement commutable, des revêtements dans le verre réfléchissent les rayons infrarouges hautement énergétiques de la lumière solaire qui réchaufferaient l'habitacle les jours de grand ensoleillement. En complément, des revêtements dans le verre réfléchissent le rayonnement thermique à l'intérieur afin d'augmenter le confort des occupants en hiver.



Des systèmes d'aide à la conduite intelligents pour un confort accru

Stationnement assisté. Sur l'ID.7, Volkswagen proposera en option le Park Assist Pro avec fonction mémoire⁶ intégrant trois modes automatisés et activables en fonction de la situation. Actuellement, la fonction de mémoire est une caractéristique unique des modèles ID. dans la gamme Volkswagen. L'ID.7 enregistre en continu les 50 derniers mètres parcourus, et donc les manœuvres effectuées pour le stationnement. Une fois l'ID.7 à l'arrêt, la manœuvre de stationnement complète peut être enregistrée. Lorsque la Volkswagen se trouve de nouveau au même endroit (par exemple au portail du domicile), l'ID.7 propose automatiquement de se charger de la manœuvre de stationnement. Le conducteur peut soit rester à bord, soit contrôler l'opération avec son smartphone depuis l'extérieur. La sortie automatique d'une place de stationnement est également possible (dans ce cas sur une distance maximale de 25 mètres). Le mode standard de l'aide au stationnement est un système déjà utilisé sur d'autres Volkswagen. Il offre une aide à l'entrée et à la sortie des places de stationnement en créneau ou en bataille. L'ID.7 prend alors en charge l'accélération, le freinage et le braquage. Le troisième mode permet au conducteur, dans les mêmes situations, de faire entrer et sortir le véhicule des places de stationnement sans prendre place à bord. Il contrôle le processus via l'application sur son smartphone.

Fusion des données du véhicule et des données en essaim. Le Travel Assist⁶ perfectionné avec données en essaim⁷ permet la conduite assistée de l'ID.7, c'est-à-dire qu'il offre un guidage longitudinal et transversal ainsi qu'un changement de voie également assisté sur les autoroutes à partir de 90 km/h. Le maintien automatique au centre de la voie, par exemple, a été perfectionné : alors que jusqu'à présent, le Travel Assist proposé en option avait besoin d'au moins une délimitation de voie visible pour le guidage transversal, des caractéristiques telles que les bordures de trottoir suffisent désormais au système. Une autre nouveauté est la fusion des données du véhicule avec les données de localisation d'autres véhicules. Par exemple, l'ID.7 enregistre les limitations de vitesse via une caméra et les données de navigation et les intègre dans le guidage longitudinal assisté du Travel Assist en vue du respect autonome de ces limitations. Mais le système peut aussi détecter des paramètres en amont, tels que des virages, des ronds-points et des intersections, et les intégrer de manière prédictive (anticipative) dans la régulation de la vitesse. Les informations sur ces vitesses sont fournies à l'ID.7 grâce aux données cartographiques et aux données collectées par les voitures qui la précèdent. Comme tous les signaux du véhicule et les données d'autres véhicules sont exploités, la régulation de la nouvelle génération du Travel Assist est particulièrement harmonieuse et très anticipative.



Changement de voie assisté. Sur les autoroutes, les données échangées entre les véhicules sont également prises en compte dans le changement de voie assisté (qui sera disponible ultérieurement). Ce changement de voie, tout comme le guidage transversal et longitudinal assisté, fonctionne toutefois même sans échange de données. Le Travel Assist propose alors au conducteur un changement de voie sous forme visuelle, si la situation environnante le permet. Si le conducteur donne à cet instant une impulsion sur la commande des clignotants de l'ID.7, le changement de voie assisté s'effectue dans les limites permises par le système, tant que le conducteur touche le volant. Là encore, il demeure responsable de la manœuvre.

- ¹⁾ *ID.7 : concept car proche de la version de série, le véhicule n'est pas proposé à la vente.*
- ²⁾ *ID.7 Pro S : concept car camouflé proche de la version de série, le véhicule n'est pas proposé à la vente.*
- ³⁾ *ID.7 Pro : concept car camouflé proche de la version de série, le véhicule n'est pas proposé à la vente.*
- ⁴⁾ *Autonomie prévisionnelle de 700 kilomètres pour le concept car proche de la version de série ID.7 Pro S. Les valeurs indicatives WLTP pour les véhicules de série sont susceptibles de varier en fonction de l'équipement.*
- ⁵⁾ *Autonomie prévisionnelle de 615 kilomètres pour le concept car proche de la version de série ID.7 Pro. Les valeurs de l'autonomie WLTP des véhicules de série sont susceptibles de varier en fonction de l'équipement.*
- ⁶⁾ *Dans les limites du système : le conducteur doit toujours se tenir prêt à prendre le contrôle sur le système d'aide à la conduite et est toujours tenu de conduire le véhicule avec prudence et attention.*
- ⁷⁾ *La fonction d'aide à la conduite ne peut être utilisée que dans les limites du système. Le conducteur doit toujours se tenir prêt à prendre le contrôle sur le système d'aide à la conduite et est toujours tenu de conduire le véhicule avec prudence et attention. La fonction peut être désactivée à tout moment. Le système peut être utilisé jusqu'à la vitesse maximale du véhicule. Uniquement en combinaison avec un système de navigation. Uniquement en combinaison avec une licence We Connect active. Les composantes en ligne du Travel Assist avec données en essaim ne peuvent être utilisées que dans le cadre de la couverture du réseau de téléphonie mobile et avec les paramètres de confidentialité correspondants. La composante en ligne peut être désactivée à tout moment dans l'application We Connect ID. La composante en ligne du Travel Assist est disponible dans les pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni et Irlande du Nord, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse. Pour activer les fonctions en ligne, vous avez besoin d'un compte utilisateur Volkswagen ID et vous devez vous connecter à We Connect au moyen de votre nom d'utilisateur et de votre mot de passe. En outre, vous devez conclure un contrat distinct We Connect avec Volkswagen AG. Après la livraison du véhicule, vous disposez de 90 jours pour activer la fonction en ligne du Travel Assist avec données en essaim. Passé ce délai, la durée d'utilisation initiale de*



3 ans (gratuite) de la composante en ligne du Travel Assist avec données en essaim commence. L'utilisation de la composante en ligne du Travel Assist avec données en essaim est rendue possible par une connexion Internet intégrée. Les coûts de données associés générés en Europe sont pris en charge par Volkswagen AG dans le cadre de la couverture du réseau. En fonction de votre formule tarifaire de téléphonie mobile, et surtout lors d'une utilisation à l'étranger, l'échange de données via Internet peut entraîner des coûts supplémentaires (par exemple, des frais d'itinérance). La prestation de services nécessite la transmission de certaines données à caractère personnel, telles que la localisation et l'adresse IP du véhicule. Vous trouverez de plus amples informations sur le traitement des données dans la déclaration de protection des données du Travel Assist avec données en essaim. La disponibilité des différents services décrits dans les packs peut varier d'un pays à l'autre. Les services sont disponibles pour la durée contractuelle convenue et leur contenu peut être modifié ou supprimé pendant cette durée. Pour plus d'informations, visitez le site connect.volkswagen-we.com ou contactez votre partenaire Volkswagen. Pour obtenir des informations sur les conditions tarifaires de téléphonie mobile, veuillez contacter votre opérateur de téléphonie mobile.

Le Groupe Volkswagen

www.volkswagenag.com

D'leteren

<http://www.dieteren.com/fr>
