



La nouvelle ID.3 ^{1,2} International Media Drive

Juillet 2020

Remarque : le présent dossier de presse ainsi que les illustrations et les vidéos de l'ID.3 sont disponibles sur Internet à l'adresse www.volkswagen-newsroom.com.

L'ensemble des informations sur les équipements sont valables pour le marché allemand.

1 = ID.3 Pro Performance, 150 kW / consommation électrique (cycle mixte) en kWh/100 km : 16,9 - 15,4 (WLTP) ; 15,4 - 14,5 (NEDC); émissions de CO₂ (cycle mixte) en g/km : 0

2 = ID.3 Pro S, 150 kW / consommation électrique (cycle mixte) en kWh/100 km : 17,7 - 15,9 (WLTP); 14,1 - 13,5 (NEDC); émissions de CO₂ (cycle mixte) en g/km : 0

Les véhicules de la marque Volkswagen sont continuellement améliorés et optimisés au cours de leur cycle de vie, y compris pendant la production en série, conformément aux exigences légales. Cela inclut des ajustements de composants ou de pièces, des mises à jour de logiciels, voire de nouvelles couleurs. Afin de rendre ces optimisations tangibles pour vous, l'ID.3, qui est utilisée pour l'International Media Drive, contient déjà des éléments qui seront inclus dans la production de série à l'automne de cette année.



Sommaire

La nouvelle ID.3

L'essentiel

Les nouveautés en bref	Page 4
Les points forts de l'ID.3	Page 6

Principaux aspects

Positionnement	Page 8
La pionnière d'une nouvelle ère	Page 8
Offre et design	Page 9
L'offre concernant la plateforme modulaire d'électrification	Page 9
Le design extérieur	Page 9
Le design lumineux	Page 10
L'aérodynamique	Page 11
Habitacle et équipements de confort	Page 12
L'espace disponible et le design intérieur	Page 12
Les modèles préconfigurés	Page 14
Les équipements	Page 14
Utilisation, connectivité et aides à la conduite	Page 16
Le concept d'utilisation	Page 16
Le système d'infodivertissement et les services en ligne	Page 17
La nouvelle plateforme électronique	Page 18
Les aides à la conduite IQ.Drive	Page 19
Propulsion, châssis et sécurité	Page 21
Les moteurs électriques	Page 21
Le train roulant	Page 22



La sécurité passive	Page 23
Batterie et offre de recharge	Page 23
La batterie et la thermogestion	Page 23
Les offres de charge	Page 25
Durabilité	Page 26
Production neutre en carbone	Page 26
Le bilan carbone sur le cycle de vie	Page 27
Caractéristiques techniques	Page 29



L'essentiel

L'ID.3, pionnière d'une nouvelle ère de mobilité

- **Nouveauté intégrale de la technique et de l'offre.** L'ID.3 est le premier modèle basé sur la plateforme modulaire d'électrification (MEB) de Volkswagen.
- **Le style d'une nouvelle ère.** Le design extérieur de l'ID.3 se démarque par sa pureté et sa clarté, ainsi que par son caractère atemporel et emblématique.
- **Regard amical.** Les phares confèrent au modèle électrique compact un visage humain engageant.
- **Open Space.** Espace similaire à celui d'une voiture de catégorie moyenne : le concept technologique du MEB avec des porte-à-faux de faible longueur et un empattement long constitue un saut qualitatif pour l'habitacle.
- **Utilisation simple.** La quasi-totalité des fonctions sont exécutées via des touches tactiles ou la commande vocale intelligente « Bonjour ID ». La communication avec les personnes à bord est assurée par voie optique avec l'ID. Light. Les affichages tête haute en réalité augmentée se confondent avec la réalité.
- **Équipements de A à Z.** Les options proposées vont des amortisseurs adaptatifs au Climatronic à 2 zones.
- **Communication intelligente.** Les équipements du système d'infodivertissement et les services de We Connect Start connectent l'ID.3 à son environnement. Cela rend la voiture et la navigation intelligentes et polyvalentes.
- **Perspectives d'avenir.** Les aides à la conduite permettent au conducteur de se sentir plus détendu, confiant et en sécurité.
- **Nouvelle plateforme électronique.** Le logiciel ID.3 a été conçu selon une toute nouvelle architecture de serveur permettant au client de procéder aux mises à jour de la voiture nécessaires après l'achat.
- **Moteur électrique robuste.** Le moteur arrière de l'ID.3 est fourni, pour le lancement sur le marché, avec un niveau de puissance de 150 kW (204 ch). Une version de 107 kW (146 ch) est prévue peu de temps après.

Contact pour la presse :

Communications Volkswagen

Communications produit

Tim Fronzek

Porte-parole Product Line E-Mobility

Tél. : +49 5361 9-77639

tim.fronzek@volkswagen.de

Communications Volkswagen

Communications produit

Sonja Tyczka

Porte-parole Product Line E-Mobility

Tél. : +49 5361 9-964407

sonja.tyczka@volkswagen.de



Pour en savoir plus :

volkswagen-media-services.com



-
- **Batteries sur mesure.** Des batteries au lithium-ion au contenu énergétique net de 58 kWh et de 77 kWh sont proposées pour l'ID.3. L'autonomie (WLTP) atteint jusqu'à 549 km. Une batterie plus petite sera lancée sur le marché ultérieurement.
 - **Comportement de conduite sportif.** Le concept technique garantit un centre de gravité bas et une répartition équilibrée des charges par essieu, pour une voiture maniable et agile.
 - **Sécurité optimale.** Dans le concept d'écrasement, le bac de batterie stable et l'airbag central revêtent une fonction importante.
 - **Un chargement rapide pour un redémarrage dans les meilleurs délais.** Le chargement intégral de l'ID.3 en courant alternatif (CA) et en courant continu (CC) est rapidement effectué. La version haut de gamme permet un chargement jusqu'à 125 kW de puissance, en seulement 30 minutes, pour une autonomie de 350 km.
 - **Chargement facilité.** We Charge permet aux clients de l'ID.3 d'accéder à l'écosystème de charge de Volkswagen. Plus de 150 000 points de chargement publics sont disponibles en Europe. Des conditions attractives leur sont proposées au sein du réseau de recharge rapide IONITY.
 - **Neutralité carbone.** Une production neutre en carbone de l'ID.3 est assurée par l'usine de Zwickau. Sa neutralité carbone est en outre garantie par l'électricité naturelle de Volkswagen de la marque Elli.
 - **33 milliards d'euros d'investissements d'ici 2024.** Volkswagen ambitionne de devenir le leader mondial du marché de la mobilité électrique. Le groupe prévoit de commercialiser jusqu'à 75 modèles entièrement électriques d'ici 2029.
-



Les points forts de l'ID.3

Wolfsburg, juillet 2020. Avec l'ID.3, Volkswagen inaugure un nouveau chapitre de l'histoire de la mobilité : elle sera, à l'avenir, électrique et durable. Le caractère du modèle compact est mis en évidence par le seul design : il allie fluidité et densité ; les projecteurs ressemblent à des yeux. Le faible coefficient de traînée de 0,27 contribue grandement à son importante autonomie.

Grande batterie et propulsion à l'arrière. Les technologies pionnières de la plateforme modulaire d'électrification (MEB), que l'ID.3 utilise comme premier modèle du groupe Volkswagen, sont dissimulées sous la carrosserie. La batterie haute tension est installée au plus bas du plancher du véhicule, assurant ainsi un centre de gravité le plus près du sol et la maniabilité de la voiture. Le moteur électrique entraîne les roues arrière, augmentant la puissance de propulsion. Lors de la décélération, il récupère l'énergie et l'injecte dans la batterie. L'aérodynamisme des roues, d'un diamètre de 18 à 20 pouces, est optimisé, et les pneus offrent une faible résistance au roulement.

L'habitacle est lui aussi révolutionnaire. L'ID.3 est dotée de porte-à-faux courts et d'un empattement très long, ce qui est également caractéristique des nouveaux modèles ID. Le résultat en est le modèle révolutionnaire, dans la classe compacte, de l'open space et de l'habitacle spacieux et aéré ainsi créés. Le poste de conduite procure à la fois une impression de netteté et de densité. L'ID. Light sous le pare-brise permet une communication visuelle avec les passagers. L'ID.3 fonctionne en grande partie via le volant multifonction, l'écran tactile central de 10 pouces ou la commande vocale intelligente « Bonjour ID ».

Une plateforme électronique entièrement renouvelée. L'électronique de l'ID.3 a entièrement été repensée. Deux ordinateurs haute performance regroupent de nombreuses fonctions ; le logiciel a été conçu pour une flexibilité maximale, comme pour un serveur. L'importation de mises à jour



et les futures améliorations fonctionnelles de la voiture, via le réseau mobile, sont ainsi facilitées. Les services de We Connect Start connectent la voiture au smartphone du propriétaire, permettent de contrôler la charge et la climatisation, fournissent des informations sur le trafic, et affichent les données relatives aux stations de recharge en direct sur la carte. App Connect (sur les modèles de série) permet le streaming multimédia via le smartphone.

Lancement avec deux versions de modèle. Le lancement sur le marché de l'ID.3 a lieu avec deux versions de modèle, qui diffèrent par la batterie. L'ID.3 Pro Performance, proposée à partir de 35 574,95 euros, constitue la version polyvalente idéale pour une utilisation quotidienne et de loisir. Sa batterie offre 58 kWh de contenu énergétique net et jusqu'à 426 km (WLTP) d'autonomie. Le moteur électrique affiche une puissance de 150 kW (204 ch). Une variante avec 107 kW (146 ch) sera lancée ultérieurement. Le contenu énergétique net de la batterie de l'ID.3 Pro S est de 77 kWh, pour une autonomie jusqu'à 549 km (WLTP) et une puissance de 150 kW (204 ch). Son prix de base est de 40 936,31 euros.

Sept versions d'équipement. L'offre clairement structurée rend la configuration de l'ID.3 sur le site Internet de Volkswagen facile. Il suffit en effet de quelques clics pour choisir la voiture de ses rêves. Pour le lancement de l'ID.3, les modèles Pro Performance et Pro S sont proposés dans sept versions préconfigurées avec les équipements les plus demandés. L'offre est ainsi rendue encore plus claire pour le client, et les voitures peuvent être fabriquées par l'usine de Zwickau et livrées dans de plus brefs délais.

Des équipements au caractère high-tech. Les équipements de l'ID.3 sont ceux des domaines suivants : infodivertissement, confort, aides à la conduite et sport. Ils comprennent des fonctionnalités de haute technologie telles que l'affichage tête haute en réalité augmentée, avec une impression de projection des informations importantes, sur le pare-brise, en trois dimensions. L'assistant de conduite « Travel Assist » régule la distance par rapport au véhicule qui précède et maintient la voiture sur la voie. Les



projecteurs matriciels à LED assurent un contrôle intelligent des feux de route. Le déverrouillage des portes de l'ID.3 au moyen du verrouillage sans clé « Keyless Access » fait brièvement pivoter son module d'éclairage pour accueillir le conducteur.

Utilisation neutre en carbone. L'ensemble des modèles ID.3 peuvent être chargés en courant alternatif (CA) et en courant continu (CC). Le chargement de l'ID.3 Pro S jusqu'à 125 kW de puissance a lieu en 30 minutes seulement, pour une autonomie de 350 km. Le service de charge We Charge permet un accès à plus de 150 000 points de chargement en Europe. La possibilité est donnée au client de recharger confortablement son véhicule, dans son propre garage, au moyen de l'ID. Charger, le boîtier mural disponible dans les trois versions. L'électricité naturelle de Volkswagen issue à 100 % de sources renouvelables garantit une utilisation de l'ID.3 neutre en carbone. C'est déjà le cas de sa production.

Principaux aspects

Intelligente, innovante et durable : avec l'ID.3, Volkswagen entre dans une nouvelle ère de mobilité

Positionnement.

Un nouveau chapitre dans l'histoire de Volkswagen. Le troisième chapitre majeur de l'histoire de Volkswagen commence par l'ID.3. Tout comme la première Coccinelle et la Golf I, la compacte tout électrique marque le début d'une époque : il s'agit de la première voiture électrique à la fois totalement adaptée à un usage quotidien et abordable pour des millions de clients.

La plateforme modulaire d'électrification (MEB) sur laquelle l'ID.3 est basée, l'ossature technologique de l'offensive électrique de Volkswagen, permettra la construction de nombreux autres modèles électriques. La MEB exploite pleinement les possibilités offertes par la propulsion 100 % électrique : elle



permet le très grand habitacle, la forte performance de conduite et une autonomie jusqu'à 549 km de l'ID.3 (en WLTP). La rapidité du chargement constitue l'autre atout pour les longs trajets.

Deux versions de modèle. L'ID.3 est lancée sur le marché dans deux versions, dans un premier temps, avec des batteries de tailles différentes. L'ID.3 Pro Performance est proposée à partir de 35 574,95 euros et l'ID.3 Pro S à partir de 40 936,31 euros. À cela s'ajoute la possibilité pour les clients, en Allemagne, de déduire une aide financière brute de 9 480 euros. Les frais de fonctionnement sont par ailleurs nettement inférieurs à ceux d'une voiture conventionnelle.

L'offensive électrique de Volkswagen a commencé. La mobilité électrique est désormais synonyme d'intelligence, d'innovation et de durabilité, et la transformation du système de Volkswagen bat son plein : le groupe prévoit d'investir environ 33 milliards d'euros dans la mobilité électrique au cours des quatre prochaines années, dont 11 milliards pour sa marque la plus prestigieuse. L'objectif de Volkswagen, d'ici 2029, est de mettre jusqu'à 75 modèles 100 % électriques sur le marché et de vendre environ 26 millions de véhicules électriques. Tout un écosystème de mobilité électrique durable est en train d'émerger autour de ces voitures.

Offre et design

Nouveau design pour une nouvelle ère. Le caractère révolutionnaire de l'ID.3 apparaît clairement dès le premier coup d'œil. Son design extérieur, qui allie fluidité et densité, repose sur des proportions remarquables exemptes de tout élément de décoration inutile. L'ID.3, la voiture de la mobilité durable, n'en demeure pas moins une authentique Volkswagen.

Construite autour des passagers. Le design monobloc le montre clairement : l'ID.3 a été construite autour de ses passagers. Ses porte-à-faux sont inhabituellement courts, mais l'habitacle est très long grâce à des essieux très éloignés les uns des autres. Le modèle électrique compact est



proposé avec un empattement de 2 765 millimètres quasiment identique à celui de la Passat. La batterie haute tension, sous forme de bloc plat, a été installée sous l'habitacle. Tous les autres composants techniques occupent également un espace limité : l'unité motrice est située au niveau de l'essieu arrière, tandis que les composants tels que le radiateur et les éléments de climatisation se trouvent au niveau de la courte section de l'avant du véhicule.

Avant dépourvu de grille de calandre. L'avant, à lui seul, démontre le caractère et le concept technologique du modèle, avec un logo Volkswagen disposé au centre au niveau de l'avant du véhicule dépourvu de grille de calandre. Volkswagen opère, de la sorte, un retour aux sources : « Notre marque est venue au monde sans grille », explique Klaus Zyciora, responsable design du groupe et de la marque Volkswagen. L'air de refroidissement des unités motrices pénètre par une entrée au niveau du pare-chocs orné du motif en « nid d'abeilles » calqué sur la nature.

Comme des yeux humains. Les grands projecteurs, à l'avant, arborant une expression amicale comme les yeux d'un humain, constituent la caractéristique la plus remarquable. La technologie LED est standard, le pack de design comprenant quant à lui les projecteurs IQ. Light à LED à faisceau matriciel qui assurent un contrôle intelligent des feux de route. Leurs modules d'éclairage à pivotement électrique agissent comme des pupilles. Les feux de jour sont émis, via les ouvertures en nid d'abeilles, dans leurs logements. Les projecteurs polyvalents. Lorsque les phares réglés sont activés, la bande lumineuse à l'avant est également éclairée. Les modules d'éclairage remplissent des fonctions de communication avant même le démarrage du véhicule : en oscillant, ils accueillent le conducteur avec un clin d'œil.

Grandes roues et habitacle en verre plat. La vue latérale de l'ID.3 lui confère un caractère sportif et puissant. La grandeur des roues et la robustesse du montant C constituent des caractéristiques de design classiques de Volkswagen. Un flanc légèrement cintré se dessine sous la ligne d'épaule



montante. L'habitacle en verre se termine vers le bas par un long spoiler. Le toit noir, qui se poursuit sur le capot sous forme de panneau, et les zones d'incrustation foncées dans la zone des jupes latérales confèrent à la silhouette une apparence plus basse.

Deux variantes de clignotant. Le hayon est également noir, sa vitre basse soulignant la largeur de l'ID.3. Tout l'arrière est intensivement modelé, un diffuseur permettant sa fermeture vers le bas. Les feux arrière sont également équipés de LED. En ce qui concerne le clignotant, la possibilité est offerte au client d'opter pour une fonction alternative permettant de l'activer de l'intérieur vers l'extérieur. Le feu-stop brille, en toutes circonstances, sous la forme singulière d'un « X ». Le déverrouillage et le verrouillage de la voiture déclenchent une animation lumineuse dynamique des feux arrière.

Six couleurs extérieures au programme. L'ID.3 est lancée avec six couleurs extérieures sur les marchés européens. Ces couleurs sont : blanc glacier métallique, turquoise Makena métallique, gris manganèse métallique, gris mousson, argent écaille métallique et bleu délavé métallique. Sur le modèle de base, l'arche de toit, l'insert de seuil et les éléments de pare-chocs contrastent par leur couleur noire. Volkswagen propose deux versions de design extérieur, avec une ligne de toit en argent ou en cuivre chic. Les deux versions comprennent également des inserts de seuil, des éléments de pare-chocs en gris Tech métallique, et des montants C ornés d'un motif en losange au style « nid d'abeilles ».

Coefficient de traînée de 0,27. L'aérodynamique constitue une caractéristique majeure, en matière d'autonomie, des voitures électriques : l'ID.3 excelle, dans ce domaine, avec un coefficient de traînée de 0,27. Celui-ci est essentiellement assuré par les montants A fortement inclinés, la ligne de toit fluide et les montants C rétractés du corps de la carrosserie. D'autres détails soigneusement étudiés contribuent également à ce niveau d'aérodynamique. Parmi ceux-ci, le volet de radiateur à commande électrique situé à l'avant du véhicule. Le volet s'ouvre uniquement lorsque



de l'air de refroidissement est requis, sans quoi il reste fermé, de sorte que le vent souffle le plus légèrement possible sur le capot. Les jantes aux formes plates ont également été conçues pour un écoulement à faible perte. Les baguettes d'évacuation de l'eau des montants A et les rétroviseurs extérieurs disposés au niveau des hauts de porte profitent également à l'aérodynamique. Ces dispositifs, de même que la fenêtre avant standard en verre acoustique, permettent en outre de réduire le niveau de bruit à bord. Mais plusieurs composants jouent leur rôle y compris en cas de rupture de l'écoulement à l'arrière : le grand becquet arrière de pavillon, ses traverses, la forme des feux arrière et le diffuseur. Ce dernier ferme, à l'arrière, le vaste dessous de caisse presque entièrement plat de l'ID.3 en grande partie recouvert.

Habitacle et équipements de confort

Un espace comparable à celui d'une voiture de catégorie moyenne.

L'habitacle de l'ID.3 est un « Open space » offrant un espace considérable et à l'atmosphère similaire à celle d'un salon. Le conducteur et les passagers sont assis à une hauteur appréciable, l'entrée est confortable et la vue satisfaisante. L'espace, sur le siège arrière, est le même que sur un modèle classique de catégorie moyenne. La capacité du coffre, de 385 litres de bagages, peut être augmentée à 1 267 litres (pour un chargement jusqu'au toit), en rabattant le dossier arrière en deux parties. L'ID.3 Pro S a été conçue pour quatre personnes, contre cinq pour toutes les autres versions.

Aération et éclairage. Le design de l'habitacle, tout en sobriété et netteté, souligne la sensation d'espace et de légèreté. Le tableau de bord s'abaisse vers l'habitacle en plusieurs temps. Contrairement à un intérieur conventionnel, il n'est pas relié à la console centrale, un composant séparé situé entre les sièges avant. Dans son pack design « Plus », Volkswagen propose le grand toit panoramique de 130 centimètres de longueur et



jusqu'à 111 centimètres de largeur permettant une pénétration exceptionnelle de la lumière. Un store électrique empêche toute surchauffe de l'habitacle.

Coloris discrets, complétés par le blanc et l'orange. Les coloris noirs de la gamme Soul ont été conservés pour l'intérieur de l'ensemble des versions de l'ID.3. Les sièges sont bicolores : le coussin de siège et la plus grande partie du dossier contrastent avec la zone des épaules et les bourrelets de siège. Les couleurs des sièges sont dites « gris platine » et « gris foncé poussiéreux » (en option).

Il existe plusieurs couleurs au choix pour les intérieurs Style et Style « Plus ». Le gris foncé poussiéreux crée une atmosphère de salon conviviale et lumineuse, tandis que l'orange Safrano confère aux accoudoirs des portes et à la partie supérieure du tableau de bord des accents prononcés. Le blanc électrique est conservé pour le logement des écrans, le volant, la colonne de direction et les modules de commande des portes, conférant à l'habitacle de l'ID.3 un caractère puriste quasi futuriste.

Des intérieurs pour chacun des souhaits du client. Le client peut obtenir le pack de style intérieur de son choix. La partie centrale des sièges est habillée de tissu Sumba Flow, les joues de polaire microfibre ArtVelours. Ce pack comprend les pédales en acier inoxydable au design Play & Pause, l'éclairage d'ambiance avec 30 couleurs et un chauffage au niveau du volant.

Un pack style de deuxième niveau Intérieur Style « Plus » est également proposé. Dans ce pack, la commande électrique des sièges permet douze réglages différents, et la profondeur du siège peut aussi être réglée manuellement. Le chauffage et une colonne lombaire pneumatique avec fonction de massage en font également partie. Les sièges intérieurs TopSport « Plus » suivront peu après le lancement, avec la même technologie, de robustes renforts latéraux solides et des appuie-tête intégrés. La partie centrale des sièges est ornée d'ArtVelours et des logos ID, soulignant la délicatesse des coutures décoratives. Tous les sièges



conducteur et passager avant à réglage électrique ont reçu le label Action dos sain (AGR). Les sièges de tous les niveaux de finition sont dotés d'accoudoirs intérieurs. Aucune matière animale n'est utilisée pour les garnitures.

Une fabrication et une livraison au client plus rapides. Pour le lancement de l'ID.3, Volkswagen propose les modèles ID.3 Pro et ID.3 Pro S préconfigurés regroupant les packs d'options les plus demandés par les clients. L'offre en est rendue encore plus claire, et la fabrication et la livraison des véhicules par l'usine de Zwickau peuvent ainsi avoir lieu plus rapidement.

Les modèles préconfigurés de l'ID.3 Pro Performance. Six modèles préconfigurés de l'ID.3 Pro Performance avec batterie de 58 kWh sont mis sur le marché dans un premier temps. L'ID.3 Life avec le pack confort et le pack infodivertissement est proposée en entrée de gamme. L'ID.3 Business comprend également le pack Interieur Style, le pack design et le pack aides à la conduite. Mais la famille ID.3 est plus vaste encore, avec le pack confort « Plus » et le pack design « Plus ». L'ID.3 Style est livrée avec les packs Interieur Style, confort, infodivertissement et design « Plus ». Les packs infodivertissement « Plus » et aides à la conduite « Plus » sont également proposés avec l'ID.3 Tech. L'offre ID.3 Max, particulièrement riche, comprend les six packs Interieur Style, confort, infodivertissement, design, aides à la conduite et sport de la version « Plus ». Un autre modèle préconfiguré — l'ID.3 Pro Performance — suivra peu après le lancement avec l'équipement standard.

Le modèle ID.3 Pro S préconfiguré. L'ID.3 Pro S avec la grande batterie de 77 kWh est proposée pour le lancement sur le marché en tant que modèle ID.3 Tour généreusement équipé. Il comprend quatre packs « Plus » : Confort, Interieur Style, infodivertissement et aides à la conduite, auxquels s'ajoute le pack design (sans « Plus »). Un deuxième modèle préconfiguré concentré sur l'équipement standard complété du pack Interieur Style – comme pour chaque ID.3 Pro S – suivra un peu plus tard.



Une base généreuse. Volkswagen a doté son modèle ID.3 standard de généreux équipements de confort. En plus des fonctionnalités mentionnées ci-dessus, il comprend un éclairage ambiant avec dix couleurs et un limiteur de vitesse. Le dispositif Air Care Climatronic, également standard, est couplé à un système de climatisation électrique fixe, que le client peut activer y compris en cas de chargement de la voiture hors secteur. En matière de sécurité passive, le modèle est doté du système d'appel d'urgence et d'un airbag central, une innovation dans la gamme Volkswagen. Ce dispositif, en cas de collision latérale, est à même d'éviter le choc du conducteur et du passager avant l'un contre l'autre.

L'équipement standard comprend également le Radio Ready 2 Discover avec tuner DAB + et deux interfaces USB-C dans la console centrale. La fonction App Connect permet la diffusion multimédia via le smartphone. Les clients de l'ID.3 peuvent intégrer leurs téléphones portables à son environnement natif – Apple Car Play pour iOS, Android Auto pour Android et Mirror Link pour les appareils équipés de manière appropriée.

L'ID. Light. L'ID. Light, une fonctionnalité de série dont aucune voiture n'avait jamais été dotée auparavant consiste dans une aide intuitive à la conduite sous la forme d'une étroite bande lumineuse située sous le pare-brise. Une fois le conducteur entré dans le véhicule, elle lui signale que celui-ci est prêt pour la conduite. La lumière se déplace vers l'extrémité gauche ou droite de la bande en fonction de la direction dans laquelle, selon l'itinéraire de navigation, l'ID.3 doit tourner. L'ID. Light avertit le conducteur par une lumière rouge intense, en cas de situation critique, qu'il doit freiner. Pendant le processus de chargement, une barre verte se remplit de gauche à droite, indiquant la progression de la charge de la batterie.

Les packs confort et confort « Plus ». Le pack confort comprend une console centrale plus polyvalente encore, avec éclairage du compartiment du téléphone portable, store enrouleur et deux prises de chargement USB à l'arrière. Les sièges conducteur et passager avant peuvent être chauffés, tout comme le volant en cuir. Les gicleurs des lave-glaces sont également



dotés d'un chauffage. L'ensemble est complété par un capteur de pluie et un éclairage ambiant avec projection du motif en nid d'abeilles au sol.

Le pack confort « Plus » comprend également l'Air Care Climatronic avec commande à deux zones. Autre fonctionnalité, le plancher de chargement peut être utilisé facilement dans le coffre à bagages. Il se ferme avec le rebord de chargement. De la place est disponible pour le câble de recharge, sous le plancher de chargement, ainsi que pour d'autres ustensiles.

Pompes à chaleur pour l'autonomie. Les sept modèles préconfigurés avec lesquels l'ID.3 est mis sur le marché sont dotés d'une pompe à chaleur en option. Celle-ci, particulièrement efficace, contribue de manière significative à l'autonomie du véhicule. Une préparation de porte-vélos complète l'offre d'options.

Utilisation, connectivité et aides à la conduite

Utilisation simple. Le tableau de bord de l'ID.3 ne comporte aucun bouton ni commutateur physique, d'où son apparence minimale et ultramoderne. Le conducteur dispose d'un écran compact de 5,3 pouces, qu'il commande via des zones tactiles au niveau du volant multifonction standard. Les informations les plus importantes, concernant la batterie et l'autonomie notamment, s'affichent dans trois cases. Via la grande commande à bascule à droite de l'écran, le conducteur actionne les niveaux de conduite et le verrouillage de stationnement. Un panneau de commande à gauche du volant intègre les fonctions de lumière et de vision. Les projecteurs sont commandés automatiquement.

L'atout du tactile. Au centre du tableau de bord, légèrement incliné vers le conducteur, se trouve l'écran tactile de 10 pouces, de la taille d'une tablette. Le conducteur gère, via cet écran, l'ensemble des fonctions de téléphonie, de navigation, de divertissement, d'aides à la conduite et de configuration du véhicule. L'interface utilisateur et l'écran de démarrage peuvent être



entièrement configurés selon ses souhaits. Sur la surface inclinée, sous l'écran, figurent des curseurs pour le volume et la température.

« **Bonjour ID.** ». Le modèle ID.3 en série comprend également la commande vocale naturelle « Bonjour ID ». La voiture, qui obéit aux instructions données par le conducteur et les passagers via cette commande, comprend de nombreux termes du vocabulaire quotidien. Il suffit de formuler de simples demandes comme « Bonjour ID., j'ai froid » pour augmenter le chauffage ou « Bonjour ID., mettre radio Hannover » pour en déclencher la diffusion.

L'affichage tête haute en réalité augmentée. L'affichage tête haute en réalité augmentée proposé en option (dans le pack infodivertissement « Plus ») est une première mondiale pour l'ID.3. Cette fonction permet de projeter, sur le pare-brise, des informations importantes comme des flèches de virage de navigation. L'affichage apparaît au conducteur, en trois dimensions, à une distance apparente comprise entre trois et dix mètres, s'intégrant parfaitement au monde extérieur réel. Si la commande à distance ACC ou l'aide à la conduite (en option) est active, une bande lumineuse apparaît à l'avant de l'ID.3 dans l'affichage tête haute à partir d'une certaine vitesse.

Les packs infodivertissement et infodivertissement « Plus ». Le client, s'il commande le pack infodivertissement, bénéficiera du système d'infodivertissement Discover Pro à la place de la radio standard. Celui-ci est doté de commandes vocales et tactiles, et sa fonction de navigation comprend des modèles de nombreuses villes en 3D. L'interface téléphonique « Confort » constitue l'autre fonctionnalité du pack infodivertissement. Elle permet de connecter le smartphone à l'antenne de la voiture et de le recharger, de manière inductive, s'il est adapté pour cela. Le protocole Voice-over-LTE garantit une connexion rapide et une haute qualité vocale. Avec le pack infodivertissement « Plus », Volkswagen propose le pack son avec deux haut-parleurs supplémentaires, en plus de l'affichage tête haute en réalité augmentée.



Passerelle vers le réseau de téléphone mobile. Le système de navigation Discover Pro fonctionne avec l'unité de connectivité en ligne (OCU) standard et sa carte SIM électronique (eSIM) intégrée. Il prend en charge l'ensemble des tâches de connectivité, y compris le transfert de données rapide, à une vitesse avancée LTE.

We Connect Start. Via l'OCU, l'ID.3 dispose également des services en ligne de We Connect Start. Ces services, parmi lesquels essentiellement les services de navigation et les services liés à l'utilisation du véhicule, doivent d'abord être activés en ligne par le client à l'aide de son Volkswagen ID. Il pourra alors en disposer pendant trois ans. Les informations de trafic en ligne fournissent au conducteur des informations à jour concernant la situation sur l'itinéraire sélectionné et les dangers potentiels. La mise à jour de la carte en ligne permet de renouveler, régulièrement, les données disponibles dans la voiture. Des informations sont fournies en direct sur les points de chargement accessibles dans la région, ainsi que sur leurs capacités de chargement, leurs tarifs et leur disponibilité. Le point de chargement choisi par le conducteur peut être entré comme destination dans le système de navigation.

Chargement et climatisation via le smartphone. Les services relatifs au véhicule de We Connect Start qui équipent déjà la voiture avec la radio Ready 2 Discover incluent le chargement et la climatisation. Les clients de l'ID.3 peuvent commander les deux fonctions via l'application gratuite We Connect ID. sur leur smartphone et interroger celle-ci sur l'état de charge de la batterie et l'autonomie de la voiture.

Nouvelle plateforme électronique. Derrière la performance de la connectivité de l'ID.3 se cache un concept radicalement nouveau : la plateforme électronique développée par Volkswagen, facile d'utilisation, flexible et rapide. Elle permet une communication similaire à celle d'un serveur fixe : elle ne fonctionne pas selon le principe d'une mémoire et d'applications isolées, mais a été conçue pour regrouper une multitude de



services, simplifiant considérablement l'échange de données et de fonctions entre les systèmes connectés.

Cette flexibilité facilite l'intégration de nouveaux paquets de données dans le système. La priorité absolue est donnée à la sécurité et, notamment, à la protection contre d'éventuelles attaques de l'extérieur : les nouveaux paquets de données sont soumis à un processus d'authentification hautement sécurisé. Les fonctions de conduite de base telles que la commande de la propulsion et du freinage restent sur leurs unités de commande séparées.

Nouvelle topologie matérielle. La plateforme électronique repose sur une nouvelle topologie matérielle articulée autour de deux ordinateurs centraux haute performance dits « ICAS » (In Car Application Server). Ceux-ci assument partiellement de nombreuses tâches prises en charge, dans d'autres modèles Volkswagen, par des unités de commande séparées. L'un des deux ICAS combine les fonctions d'un grand nombre d'ordinateurs distincts, dont certaines aides à la conduite et des fonctions de confort, du déverrouillage des portes au réglage des sièges, en passant par l'éclairage. Le deuxième ordinateur central gère l'infodivertissement et les écrans. Il est basé sur la plateforme modulaire d'infodivertissement de troisième génération (MIB 3) disponible sur de nombreux modèles Volkswagen.

L'ID.3 ouvre de nouveaux horizons. Les clients de l'ID.3 bénéficient de la haute performance de la nouvelle plateforme électronique avec la mise à jour à distance en ligne, qui peut être utilisée pour le logiciel des unités de commande centrales, via le réseau mobile. De nombreuses fonctions sont encore optimisées grâce à cette plateforme. Les données enregistrées sont transférées pendant le déplacement et installées à la fin du trajet. Elles sont alors disponibles au démarrage suivant. De nouveaux services de streaming et des interfaces utilisateur supplémentaires pourront bientôt être importés dans la voiture, par voie hertzienne, comme le client y est habitué à partir d'un smartphone. Volkswagen ouvre ainsi des horizons entièrement nouveaux.



Les aides à la conduite IQ. Drive. Les aides à la conduite dont l'ID.3 est équipée à sa sortie de la chaîne de montage sont appelées « IQ. Drive ». Les aides à la conduite, qui permettent une conduite plus détendue et plus sûre, visent à prévenir les accidents ou à réduire leurs conséquences. Entièrement équipée, la voiture est dotée d'un radar avant, d'une caméra avant, de deux radars arrière et de huit capteurs à ultrasons qui surveillent son environnement.

Les aides de série. L'assistant de maintien de voie « Lane Assist » de série de l'ID.3 a pour fonction d'empêcher la voiture de franchir accidentellement une ligne sur la route. L'assistance au freinage d'urgence autonome « Front Assist » surveille la zone à l'avant de l'ID.3 au moyen de la caméra multifonction et, en cas de risque de collision avec d'autres usagers de la route, réagit au moyen d'avertissements et d'interventions de freinage. L'assistant de virage surveille la voie opposée lorsque la voiture tourne à gauche, avertit le conducteur et freine, le cas échéant, en cas d'urgence. L'assistant d'évitement aide le conducteur à éviter les obstacles par des interventions de direction. Contre les accrochages, l'aide au stationnement acoustique standard comporte également une fonction de manœuvre/freinage automatique.

L'Eco Assist de série est un système spécialement conçu pour la conduite électrique qui évalue les données de navigation et les panneaux de signalisation reconnus par la caméra. Si l'ID.3 s'approche d'un virage ou d'une localité, par exemple, le système peut indiquer visuellement au conducteur quand il doit retirer le pied de la pédale droite. Cela permet une récupération optimale de la propulsion.

Les systèmes du pack « aides à la conduite ». Le pack « aides à la conduite » en option comprend une caméra de recul. Le système de protection actif des occupants ferme les vitres avant un accident imminent et serre les ceintures afin de les protéger au mieux. Un système d'alarme antivol et le système d'accès sans clé complètent l'ensemble.



Les systèmes du paquet « aides à la conduite Plus ». Le pack « aides à la conduite Plus » regroupe des systèmes issus du segment des voitures de luxe. Le plus important d'entre eux est l'assistant de conduite « Travel Assist » : il est un soutien important au conducteur pour l'accélération et le freinage (dans les limites du système), quelle que soit la vitesse, et l'aide également à garder l'ID.3 sur sa voie grâce à des interventions de direction. Il suffit au conducteur de toucher légèrement le volant capacitif du système pour déclencher le maintien de voie.

Le régulateur de distance ACC « Stop&Go » avec limiteur de vitesse intégré au Travel Assist régule la distance par rapport au véhicule qui précède en accélérant et en décélérant. Le système fonctionne, en combinaison avec l'Eco Assist, de manière encore plus préventive : par exemple, il réduit automatiquement la vitesse de l'ID.3 devant les panneaux d'indication de nom de lieu. L'ensemble des modèles standard préconfigurés de l'ID.3 de lancement sont équipés de l'ACC « Stop&Go ».

L'arrêt contrôlé en cas d'urgence médicale « Emergency Assist », un autre système du pack « aides à la conduite Plus », déclenche l'arrêt de la voiture si la personne au volant en est incapable. Il la dirige, si possible, vers le bas-côté. L'assistant de changement de voie « Side Assist » surveille le trafic derrière l'ID.3 au moyen des radars arrière. Si le conducteur souhaite changer de voie, en cas de situation critique, le Side Assist l'en avertit.

Propulsion, train roulant et sécurité

Deux versions de modèle, deux niveaux de performance. Le lancement de l'ID.3 sur les marchés européens est opéré avec les versions de modèles ID.3 Pro Performance et ID.3 Pro S. Ces deux versions se distinguent par leur batterie : la capacité énergétique utile de l'ID.3 Pro Performance est de 58 kWh, ce qui lui confère jusqu'à 426 km d'autonomie avec une recharge complète (WLTP). La puissance du moteur électrique est de 150 kW (204 ch), pour un couple de 310 Nm. L'accélération de la voiture de 0 à 100 km/h a



lieu en 7,3 secondes, et la consommation moyenne en NEDC est de 15,4 à 14,5 kWh aux 100 km. Une deuxième version de moteur de l'ID. Pro de 107 kW (146 ch) suivra peu après le lancement sur le marché.

L'ID.3 Pro S dispose d'une batterie d'une capacité énergétique de 77 kWh, pour une autonomie maximale impressionnante de 549 km (en WLTP) – suffisante même pour les longs itinéraires de vacances. Le moteur électrique délivre également 150 kW (204 ch) de puissance et 310 Nm de couple. Le passage de 0 à 100 km/h s'effectue en 7,9 secondes. L'ID.3 Pro S est proposée en NEDC pour une puissance de 14,1 à 13,5 kWh aux 100 km.

Moteur arrière et propulsion à l'arrière. Volkswagen revient également à ses racines avec le moteur : il est situé à l'arrière du véhicule et entraîne les roues arrière, comme la Coccinelle autrefois. Le moteur électrique de l'ID.3, dont la vitesse maximale est de 16 000 tr/min, situé à proximité du centre de la roue, au-dessus de l'essieu arrière, transmet son couple à une boîte monorapport avec différentiel. Le moteur est si silencieux que son bruit est à peine audible à l'extérieur de la voiture. Un son synthétique est ainsi émis par un haut-parleur, jusqu'à une vitesse d'environ 30 km/h, afin d'avertir les passagers.

Rendement de moteur supérieur à 90 %. Le moteur synchrone à excitation permanente (PSM) de l'ID.3 offre de nombreux atouts, au premier rang desquels l'efficacité : son rendement est nettement supérieur à 90 % dans la plupart des situations de conduite. Volkswagen a mis au point, pour la production, une technologie innovante : des bobines moulées plates et emboîtables en cuivre permettant une production à grande échelle et l'économie d'espace dans le stator. Le moteur PSM de l'ID.3 est compact et relativement léger : le bloc moteur, boîte de vitesses et électronique de puissance comprises, pèse moins de 90 kg. L'électronique de puissance convertit le courant continu de la batterie en courant triphasé pour le moteur électrique, et effectue l'opération inverse lorsqu'il le récupère.



Récupération jusqu'à 0,3 g. Le conducteur utilise le levier de vitesses pour décider si l'ID.3 doit récupérer de l'énergie lorsqu'il relâche la pédale droite. Il navigue, dans ce cas, lorsque le rapport D (Drive) est engagé, dans la plupart des situations : le moteur électrique hors tension tourne librement. Au cran B (frein), le moteur électrique, opérant comme un générateur, réinjecte de l'électricité dans la batterie. Cela vaut également pour le freinage : jusqu'à environ 0,3 g, autrement dit dans la plupart des situations quotidiennes, le moteur électrique effectue, seul, la décélération. Les freins hydrauliques des roues sont activés, uniquement, à ce stade ; la transition est quasiment imperceptible.

Un centre de gravité au plus bas pour une tenue de route sportive. La propulsion à l'arrière et le design de l'ID.3 créent les meilleures conditions pour une conduite sportive : la grande batterie haute tension se situe entre les essieux au point le plus bas de la voiture ; la répartition du poids, sur tous les modèles, est très proche de la valeur idéale de 50:50. L'ID.3 repose sur un essieu avant McPherson et une structure élaborée à cinq bras à l'arrière. Malgré ses grandes roues et l'espace correspondant requis au niveau des passages de roues, le diamètre de braquage n'est que de 10,2 mètres.

Le pack sport « Plus » Dans le pack sport « Plus », les clients de l'ID.3 bénéficient de la régulation des trains roulants (DCC) avec amortisseurs adaptatifs. La nature de ce dispositif dépend du choix du client parmi les profils de conduite Eco, Confort et Individuel proposés. Le dispositif activé par le conducteur via le grand écran commande le fonctionnement du moteur électrique, des amortisseurs et de la direction. Il rend plus exceptionnelle encore l'association d'un confort de voyage optimal et d'une maniabilité maximale. Le pack sport « Plus » inclut la direction progressive, qui fonctionne toujours directement avec un angle de braquage du volant progressif.

Le conducteur peut choisir de configurer l'ID.3 de manière à ce qu'elle négocie les virages de manière très rapide et stable et quasiment neutre — et ce par ailleurs grâce au gestionnaire de dynamique de conduite. Le



fonctionnement du bouclage électronique XDS et des amortisseurs adaptatifs (en option) est régulé par le dispositif DCC, dans toutes les situations, pour une dynamique latérale et une sécurité de conduite optimales.

Grandes roues, freins puissants. L'ID.3 Pro de série est dotée de roues en acier de 18 pouces. Le format des jantes en alliage à haute brillance, pour l'entrée de gamme, est également de 18 pouces (East Derry). Les roues Andoya de 19 pouces (de série sur le Pro S) sont disponibles en version argent ou cuivre Penny. Des roues Sanya de 20 pouces à l'aérodynamique particulièrement performante sont également proposées. Tous les pneus offrent une faible résistance au roulement. Ils sont fournis dans une largeur unique de 215 millimètres. Leur section diffère selon la taille de la roue.

Des freins puissants équipent le véhicule à l'arrière des grandes roues. Il est doté, à l'avant, de freins à disque d'un diamètre de 330 millimètres et, au niveau des roues arrière, de freins à tambour. Leur robustesse constitue leur principal atout : leurs coussinets ont été conçus pour toute la durée de vie de la voiture. Le problème de la corrosion ne se pose pas, bien que les freins de roue soient rarement utilisés dans la conduite quotidienne.

La sécurité rencontre la légèreté. Il n'est pas davantage question de compromis, pour l'ID.3, sur le plan de la sécurité passive. Le cadre périphérique robuste en profilés d'aluminium extrudé qui protège le système de batterie contre les dommages en cas de collision est désactivé sans courant en cas d'accident grave. Une protection contre l'encastrement en aluminium remplaçable recouvre la batterie lorsque le véhicule stationne dans la rue.

Le poids de la carrosserie est réduit et une spirale de poids est générée dans toute la voiture, grâce à des dispositifs ciblés, ce qui bénéficie à l'autonomie. Les bas de caisse sont dotés d'un noyau en profilés d'aluminium entourés d'aciers très haute résistance formés à chaud. Les éléments en acier, de la même classe de résistance, constituent également une composante



majeure de l'habitacle ; leur part de la caisse en blanc est de 28 %. La fermeté du panneau extérieur des portes, dont le poids est réduit par une moindre épaisseur de paroi, est renforcée par un nouveau matériau. Le hayon est fabriqué dans un nouveau composite de plastique et d'acier.

Batterie et offre de recharge

Structure à colombages en aluminium. Le bac de batterie de l'ID.3 consiste en une structure légère en aluminium à colombages évolutive. Le bac est vissé à la carrosserie dont il renforce, ainsi, la rigidité. Ses compartiments accueillent les différents modules de batterie, chacun composé de 24 éléments « pouch » avec coque extérieure flexible.

Les systèmes de batteries fournis par l'usine Volkswagen Braunschweig mesurent 14 cm de haut sur 145 cm de large. Leur longueur est de 144 cm pour l'ID.3 Pro Performance et de 182 cm pour l'ID.3 Pro S. Le modèle inférieur de batterie est doté de neuf modules, dans un bac à 10 compartiments ; la grande batterie est composée de 12 modules, dans un bac à 12 compartiments. Son poids est de 495 kg.

Thermogestion sophistiquée. Les modules de cellule sont tempérés par une plaque de plancher, via des canaux de liquide de refroidissement intégrés reliés à un circuit doté d'un compresseur de climatisation et d'un radiateur électrique. La thermogestion vise à garantir le fonctionnement de la batterie, dans toutes les situations, à des plages de températures optimales. Ce dispositif présente des avantages en matière de puissance de sortie, de rapidité du chargement en courant continu et de durée de vie. Volkswagen garantit le maintien d'au moins 70 % de la capacité d'origine de la batterie au bout de huit ans de fonctionnement ou de 160 000 km. Un deuxième circuit de refroidissement sur l'ID.3, alimente le moteur électrique, le système d'électronique de puissance et le chargeur.

Écosystème de charge. Volkswagen propose un pack complet, avec l'ID.3, sous l'appellation « We Charge », pour une recharge confortable et durable



des voitures électriques. La solution adéquate est ainsi adaptée pour chaque scénario de charge, à domicile, pendant un déplacement et sur de longs trajets. Ceux-ci peuvent ainsi accéder en toute facilité, via l'application We Connect ID., à l'écosystème de charge.

Charge chez soi. La possibilité est donnée aux propriétaires de l'ID.3, via la filiale Volkswagen Elli, de recharger leur véhicule, dans leur propre garage, en électricité naturelle certifiée Volkswagen issue de sources d'énergie renouvelables. La nouvelle station de recharge domestique de Volkswagen, ID Charger, est recommandée à cet effet. Celle-ci est disponible en trois versions offrant toutes jusqu'à 11 kW de puissance de charge. Une batterie de véhicule vide peut ainsi être rechargée à 100 %, selon le modèle, en six à sept heures et demie environ. Le coût du modèle d'ID Charger de base est actuellement de 388 euros seulement. Les modèles ID. Charger Connect et ID. Charger Pro, intégralement connectés, peuvent être utilisés via l'application We Connect ID. sur smartphone.

Chargement pendant un déplacement. Les clients d'ID.3, aux points de chargement publics, peuvent utiliser le câble de recharge 3 modes standard. We Charge leur permet d'accéder à l'un des principaux réseaux de chargement en Europe, qui comprend plus de 150 000 points de chargement publics. Ils y accèdent au moyen de la carte We Charge. Ils peuvent choisir entre trois niveaux de tarification en fonction de leur fréquence d'utilisation de leur ID.3.

Chargement sur l'autoroute. L'ID.3 de série est équipée d'un raccord de charge CCS (Combined Charging System), au moyen de laquelle le véhicule peut également être rechargé en courant continu (CC). Une puissance de charge en CC jusqu'à 100 kW est possible avec l'ID.3 Pro Performance. La puissance de charge, avec l'ID.3 Pro S, peut atteindre 125 kW. La charge de sa batterie peut être augmentée de 5 à 80 % en une demi-heure environ, soit suffisamment pour les 350 km suivants. Volkswagen participe au développement d'un réseau de recharge rapide, sur les autoroutes européennes, via la société IONITY, dans le cadre duquel la mise en place de



400 points de chargement est prévue. Un chargement à des conditions préférentielles peut être effectué par les clients We Charge, avec IONITY, à partir de 30 centimes par kWh.

Extension de l'infrastructure de chargement. Le groupe Volkswagen et ses partenaires commerciaux prévoient l'installation, d'ici 2025, d'environ 35 000 points de chargement en Europe, dont un grand nombre sera accessible au public. Des points de chargement rapide flexibles de Volkswagen Group Components peuvent en outre être mis en place pour répondre à des besoins à court terme, à l'occasion de grands événements par exemple. Ils peuvent être transformés en points de chargement fixes, s'ils sont reliés au réseau basse tension. Grâce à la technologie de charge rapide, le chargement simultané de deux voitures électriques, jusqu'à 150 kW de puissance, peut alors y être effectué.

Durabilité

Production neutre en carbone. Volkswagen assure une production de l'ID.3 neutre en carbone. L'usine de voitures électriques de Zwickau, la plus importante et la plus performante d'Europe, est intégralement alimentée en électricité verte issue de sources extérieures. Elle comprend une centrale de cogénération de chaleur et d'électricité à haut rendement dont l'exploitation est prévue, à terme, au moyen de gaz neutre en CO₂. La consommation d'une grande quantité d'énergie, pour la production des cellules de batterie achetées par Volkswagen, est inévitable. Ainsi Volkswagen a imposé à ses fournisseurs de cellules l'utilisation exclusive d'électricité verte pour la fabrication.

Diminution du bilan carbone au bout de 100 000 km. L'empreinte carbone totale de la production de l'ID.3 est de 14 tonnes. Une meilleure empreinte carbone sera toutefois obtenue au bout d'environ 100 000 km, avec l'ID.3, si celle-ci est systématiquement chargée en électricité verte produite de manière durable, pendant toute sa durée d'utilisation, par rapport à un



modèle comparable avec moteur à combustion. Ce calcul a été effectué, par Volkswagen, au moyen d'une évaluation du cycle de vie (ECV). Chacune des quelque 4 000 pièces de la liste correspondante de l'ID.3 a été prise en compte dans l'évaluation. Celle-ci a concerné la totalité de la chaîne de production en amont, jusqu'au caoutchouc naturel utilisé pour les pneus et à l'extraction du minerai de fer requis pour la carrosserie.

Les mesures adoptées à Zwickau et par les fournisseurs de cellules ont permis de réduire la charge de 14 tonnes à 1,3 tonne. Un projet de protection de l'environnement d'envergure et de crédits carbone certifiés a par ailleurs été mis en œuvre, sur l'île indonésienne de Bornéo, par un partenaire spécialisé. Ce projet concerne notamment la protection de 149 800 hectares de sols tourbeux riches en carbone de la forêt tropicale de Katingan Mataya. Des projets similaires sont en cours en Asie et en Amérique du Sud.

Poursuite des mesures de sobriété pour l'avenir. Volkswagen poursuit ses efforts de réduction des émissions de CO₂ dans sa chaîne de valeur. L'utilisation de la batterie de l'ID.3, à la fin de sa durée de vie, peut être poursuivie en vertu de concepts de seconde vie. La batterie peut également être transformée en source de matières premières grâce au recyclage. Volkswagen est engagée dans la construction d'une unité pilote de production de cellules de batterie, en collaboration avec la société suédoise Northvolt, sur le site de Salzgitter.



Les données techniques de l'ID.3

	ID.3 Pro Performance	ID.3 Pro S
Puissance max.	150 kW / 204 ch	150 kW / 204 ch
Couple max.	310 Nm	310 Nm
Boîte de vitesses	Boîte monorapport	
Vmax	160 km/h	
0 – 100 km/h	7,3 s	7,9 s
Contenu énergétique net de la batterie	58 kWh	77 kWh
Autonomie (WLTP)	jusqu'à 426 km	jusqu'à 549 km
Longueur	4 261 mm	
Largeur	1 809 mm	
Hauteur	1 552 mm	
Empattement	2 765 mm	
Coefficient c_x	0,27	
Volume du coffre	385 l	