

29 avril 2022

De l'étude au modèle de série de l'ID. Buzz: comment le Bus électrique a-t-il été conçu?

- Publication d'une documentation passionnante sur le travail de développement de l'ID. Buzz et de l'ID. Buzz Cargo
- D'abord sur des pistes chaudes et poussiéreuses, puis sur la glace et la neige – des tests extrêmes dans toutes les conditions climatiques

Contact presse
AMAG Import SA
Volkswagen Communications
Christian Frey
PR Manager VW Véhicules Utilitaires
Tél. +41 56 463 94 61
vw.pr@amag.ch

En savoir plus sur
vwnf.media-corner.ch
ou www.vw-nutzfahrzeuge.ch

Hanovre/Cham – Entre la présentation de l'étude de l'ID. Buzz et la version de série qui sera proposée aux clients cet automne, cinq années de travail acharné ont été nécessaires de la part de l'équipe de développement de Volkswagen Véhicules Utilitaires et de Volkswagen Voitures de Tourisme. Comment les designers ont-ils réussi à intégrer le concept de base du légendaire Bus T1 originel et les lignes affirmées de l'étude dans un bus et un fourgon entièrement électriques? Comment les ingénieurs ont-ils pu répondre à toutes les exigences de sécurité, de confort de conduite et de praticité au quotidien d'un véhicule électrique moderne? Et qu'ont dû préparer les collaborateurs de la production et des composants pour intégrer toutes les pièces dans la production à Hanovre de manière à ce que l'ID. Buzz puisse être construit aujourd'hui avec les autres Bus (T6.1 et nouveau Multivan) sur une chaîne de montage unique? Une équipe de télévision de Volkswagen Véhicules Utilitaires a accompagné les personnes concernées et documenté leur travail secret face à tous ces défis. Cela a donné lieu à un reportage passionnant qui peut être visionné ici à partir d'aujourd'hui: <https://youtu.be/6EGvw59IF-M>



En raison des conditions sèches de cette piste, des infiltrations de poussière se produisent dans les joints. Un indicateur d'éventuels points problématiques.

La conception du Bus et du fourgon de la famille ID. exige à la fois une coopération entre les marques et une répartition du travail: les designers et les ingénieurs cherchent le meilleur concept possible qui réunisse toutes les exigences du cahier des charges. L'ID. Buzz est le fruit de sept décennies de savoir-faire en matière de Bus, le véhicule doit

d'emblée plaire à la communauté de fans existante ainsi qu'aux nouveaux clients. Tout en étant aussi efficace que possible: les composants à faible frottement de la plateforme modulaire d'entraînement électrique (MEB) y contribuent, tout comme un bon aérodynamisme de la carrosserie, du dessous de caisse et des roues. Fruit d'un travail minutieux, le résultat ne passe pas inaperçu: avec seulement 0,285, le coefficient de résistance à l'air (C_x) de l'ID. Buzz est plus bas que celui de n'importe quel autre Bus.



Le grand nord de la Scandinavie offre des conditions de test idéales, notamment pour les voitures électriques. La batterie et les composants électriques, mais aussi la carrosserie et de nombreuses pièces rapportées doivent prouver leur résistance aux conditions climatiques hivernales.

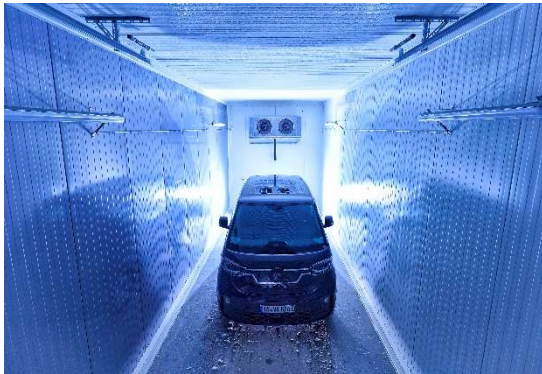
série d'essais complexes et exigeants – dans toute l'Europe et dans des conditions extrêmes. D'abord dans des conditions extrêmement chaudes, de la poussière sèche à l'humidité tropicale. Puis dans des conditions extrêmement froides, de sec à humide. Souvent, il n'est pas question d'effectuer ces essais sur des revêtements routiers. En effet, on simule sur des pistes les infiltrations de poussière, de pluie, de neige et de glace qui pourraient se produire dans les joints de la carrosserie et du bas de caisse et causer des problèmes par la suite.

Dans le grand nord de la Scandinavie, l'ID. Buzz et l'ID. Buzz Cargo, tous deux équipés d'un essieu arrière multidirectionnel permettant de séparer les forces longitudinales et transversales, démontrent leur potentiel de conduite dynamique sur neige et sur glace. Par ailleurs, les essais au froid portent également sur la conception des matériaux, les fonctions électriques et électroniques, le réglage du châssis, le démarrage, le freinage et la direction pour de faibles coefficients de friction, ainsi que sur la gestion thermique de l'ensemble du véhicule.

«Le Bus est un véhicule qui s'est toujours particulièrement distingué par sa

Les premiers prototypes construits à la main permettent de déterminer si toutes les données de construction et les simulations du monde virtuel peuvent être transposées dans la réalité.

La qualité est souvent obtenue au prix de souffrances. Pour que l'ID. Buzz présenté aujourd'hui réponde aux exigences de qualité les plus strictes de Volkswagen, le «Bus» électrique a subi une longue



Test standardisé en chambre froide: Par moins 20 degrés, combien de temps faut-il pour que le champ de vision du rétroviseur extérieur soit dégagé?

praticité au quotidien», explique Stefan Lutz, chef de projet technique pour la série de modèles chez Volkswagen Véhicules Utilitaires.

«C'est pourquoi nous testons également l'ID. Buzz dans toutes les conditions et par tous temps. Les moteurs doivent fonctionner parfaitement, tout comme

les liquides, l'ensemble des systèmes et des procédures de commande ainsi que les affichages et les écrans. Ainsi, nous pouvons être sûrs que le véhicule peut se déplacer sans problème dans toutes les régions du monde.»

Et tout est étudié en détail: en chambre froide, on teste par exemple la rapidité avec laquelle les rétroviseurs extérieurs givrés sont dégivrés par le chauffage des rétroviseurs après le démarrage. Au bout de trois minutes seulement, la vue vers l'arrière doit être dégagée dans le rétroviseur préconditionné à moins 20 degrés.

L'histoire complète du développement peut être consultée ici:

<https://youtu.be/6EGvw59IF-M>

À propos de la marque Volkswagen Véhicules Utilitaires:

«We transport success, freedom and future.» Volkswagen Véhicules Utilitaires (VWVU) est une marque indépendante au sein du groupe Volkswagen, responsable du développement, de la construction et de la distribution de véhicules utilitaires légers. Elle comprend les séries Transporter, Caddy, Crafter et Amarok, qui sont produites à Hanovre (D), Poznań (PL), Września (PL) et Pacheco (ARG). Nos véhicules transportent des ouvriers du bâtiment, des familles et des aventuriers, des petits pains, des colis ou encore des planches de surf. Chaque jour, ils aident un très grand nombre de personnes partout dans le monde à faire du bon travail, ils sont sur la route en tant qu'ateliers mobiles et acheminent les médecins urgentistes et les policiers sur leurs lieux d'intervention. VWVU est également la première marque du groupe Volkswagen pour la conduite autonome ainsi que pour les services tels que Mobility-as-a-Service (MaaS) et Transport-as-a-Service (TaaS), et développera et construira donc à l'avenir



également des Special Purpose Vehicles (SPV) correspondants, tels que des taxis et des fourgons robotisés. Ainsi, nous faisons avancer l'ensemble de la société avec toutes ses exigences en matière de mobilité propre, intelligente et durable. Plus de 24'000 collaboratrices et collaborateurs sont employés sur nos sites dans le monde, dont environ 15'000 à Hanovre.

Remarque

Plus d'informations et de photos sur l'ID. Buzz et l'ID. Buzz Cargo sont disponibles sur le portail presse de VW Véhicules Utilitaires www.vwnf.media-corner.ch.