



29. September 2021

Das Klausenrennen im ID.4 GTX

- Der vollelektrische ID.4 GTX vereint Sportlichkeit und Vernunft
 - Der letzte Sieger vom Klausenrennen bestätigt nach kurvenreichen Testfahrt: «Dieses Auto macht definitiv Spass.»
 - Das kompakte SUV mit Dualmotor Allradantrieb beschleunigt in 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h
 - Preislich startet der neue ID.4 GTX bei CHF 57'450.-
-

Press contact

AMAG Import AG
Volkswagen Communications
Christian Frey
PR Manager Volkswagen
Tel. +41 56 463 94 61
vw.pr@amag.ch



More at
vwpress.ch or
volkswagen-newsroom.com

Cham – Der ID.4 GTX ist das erste sportliche Topmodell der vollelektrischen ID. Familie von Volkswagen. Wie dynamisch er ist, zeigt er am Klausenpass, wo der Allradler das legendärste Bergrennen der Schweiz in Angriff nimmt – inklusive des letzten Siegers hinter dem Steuerrad.



Gleich nach dem Start in Linthal (GL) warteten die ersten Herausforderungen des Klausenrennens: die mit Kopfsteinpflaster belegten Kurven 2 und 3. «Hier konnte es ganz schön rutschig werden», erinnert sich Christian Traber. Vor allem mit den Oldtimern

und ihren schmalen Reifen, die zuletzt 2013 das legendäre Memorial-Bergrennen absolvierten. Keiner meisterte die insgesamt 136 Kurven so schnell wie der heutige Testpilot: Für die 21,5 Kilometer und 1237 Höhenmeter benötigte Christian Traber gerade mal 14:03 Minuten und gewann damit die Competition-Wertung des letzten Klausenrennens.

Sein damaliges Fahrzeug: ein Talbot Lago, Jahrgang 1939, mit 4,5-Liter-Benzinmotor und 180 PS. Ein Kontrast sondergleichen zum Auto, das er heute hoch zum Klausenpass treibt – den neuen ID.4 GTX, vollelektrisch, mit Vierradantrieb und zwei E-Motoren, die zusammen 220 kW (299 PS)* liefern.



Volle Leistung aus dem Stand

Was bei beiden gleich ist: Ein Tritt aufs Gaspedal, und das Auto prescht vehement nach vorne. Während beim Oldtimer aber nach wenigen Metern ein erster Gangwechsel nötig wurde, zieht das Elektrofahrzeug ohne Unterbruch gleichmässig durch – dank seines Ein-Gang-Getriebes stehen die 400 Newtonmeter aus dem Stand zur Verfügung. «Das ist ja fast wie Gokart-Fahren», freut sich Christian Traber.

Bis zur ersten Kurve erreicht er locker die erlaubten 80 Stundenkilometer, erst kurz davor bremst der Rennfahrer abrupt ab und lenkt kompromisslos ein. Über die Pflastersteine kann der ID.4 GTX seine physikalischen Vorteile ein erstes Mal ausspielen: Das 486 Kilogramm schwere Batteriepaket im Unterboden sorgt für einen tiefen Schwerpunkt. Die Regelsysteme in Kombination mit dem Sportfahrwerk tun das Übrige, um jegliches Rutschen und Schaukeln zu verhindern.

Seinen ersten Oldtimer ist Christian Traber mit 18 Jahren gefahren. Die Faszination für die historischen Fahrzeuge hat er seither bewahrt und inzwischen sogar zum Beruf gemacht: Der ehemalige Topmanager – unter anderem bei Interdiscount und Mobilezone – leitet seit 2004 die Graber Sportgarage in Toffen (BE), die sich auf die Wartung und Restauration von klassischen Sportfahrzeugen spezialisiert hat. Zudem betreut er zusammen mit seiner Mechaniker-Crew die Kunden an Renn-Wochenenden in ganz Europa – wo er dann gleich selbst mitfährt.

Gefährlicher als in Monaco

Dieses Jahr hat Christian Traber im Talbot Lago einen weiteren grossen Sieg errungen: Er hat den «Grand Prix Historique de Monaco» für sich entschieden. Die Strassenschluchten im Fürstentum erfordern bekanntermassen viel fahrerisches Können, der Respekt vor der Klausenstrecke ist bei unserem Testpiloten aber noch eine Spur grösser. «Ich habe in meinem Leben viele Rennen absolviert», sagt der 65-Jährige, «aber keines war so gefährlich wie hier am Klausenpass.» Denn die Strasse ist schmal, häufig geht es direkt daneben steil den Hang hinunter. «Die Auslaufzonen sind das Tal», sagt er lachend.

Auf dem Urnerboden, der grössten Alp der Schweiz, erwartet ihn eine kilometerlange Gerade. Für die Rennfahrer gab es aber auch hier kein Verschnaufen. Der Belag ist dermassen uneben, dass die Oldtimer bei Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h immer wieder abhoben. «Bei meinem Talbot musste ich mich am Lenkrad festklammern, denn Sicherheitsgurte hat mein historischer Rennwagen keine.» Auch



Servolenkung, Airbags und andere Sicherheitsfeatures waren damals in weiter Ferne.

Manager für Fahrdynamik

Und im ID.4 GTX? Da lassen die adaptiven Dämpfer im Sportmodus das kompakte E-SUV regelrecht auf der holprigen Unterlage kleben, die Progressivlenkung unterstützt mit präzisen Eingriffen. Akustisch sind dabei lediglich Wind- und Reifengeräusche zu vernehmen. Die Sportsitze bieten nicht nur viel Seitenhalt, sondern bleiben auch stets bequem – und verfügen über die GT-typischen Ziernähte.

Es folgen die nächsten engen Kehren, die auf den 1948 Meter hohen Pass führen. Das ideale Betätigungsfeld für den neuen Fahrdynamikmanager, der in ähnlicher Weise erst mit der aktuellen Generation des Golf GTI und Golf R zum Einsatz kommt. Er steuert die verschiedenen Regelsysteme wie die elektronische Quersperre XDS+ oder das adaptive Dämpfersystem DCC in Sekundenbruchteilen und bindet auch den Allradantrieb mit ein. So saust der ID.4 GTX unerwartet flink durch die Kurven und erreicht das Ziel in Kürze.

Die Siegeszeit von 2013 schafft er natürlich nicht. Dafür müsste die Strecke gesperrt und die maximale Höchstgeschwindigkeit aufgehoben sein. Das Fazit von Christian Traber fällt trotzdem positiv aus: «Die Verknüpfung von Sportlichkeit, Komfort und E-Mobilität ist beim ID.4 GTX sehr gut gelungen», fasst er zusammen. «Und da ich, wenn ich nicht gerade Rennen fahre, gerne hoch sitze, finde ich auch das Format des Kompakt-SUV super. Dieses Auto macht definitiv Spass.»

Der GT der ID. Familie

Sie heissen GTI, GTD und GTE und stehen bei Volkswagen für alltagstaugliche Sportlichkeit. Neu hat auch die vollelektrische ID. Familie ihre erste besonders dynamische Version: den ID.4 GTX. Sein Allradantrieb besteht aus je einem Elektromotor an Vorder- und Hinterachse und liefert 220 kW (299 PS)*. So beschleunigt das kompakte SUV in 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Reichweite der 77 Kilowattstunden starken Batterie liegt bei bis zu 480 Kilometern (WLTP). Nebst aller Sportlichkeit überzeugt der ID.4 GTX auch mit viel Nutzwert – einem Gepäckraum von bis zu 1575 Litern sowie einer klappbaren Anhängavorrichtung, die auf eine Nutzlast von 1200 Kilogramm (gebremst) ausgelegt ist. Bereits serienmässig ist der ID.4 GTX sehr gut ausgestattet und kostet ab 57'450 Franken.



Das legendärste Autorennen der Schweiz

Es war das bekannteste und schwierigste Rennen seiner Zeit: das Klausenrennen, das als «Grosser Bergpreis der Schweiz» von 1922 bis 1934 durchgeführt wurde. Die besten Fahrer der Welt jagten jeweils ihre Grand-Prix-Rennwagen über die 21,5 Kilometer lange Strecke von Linthal (GL) bis auf die Passhöhe. Die damalige Bestzeit auf der schmalen, unbefestigten Schotterpiste: 15:22 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 83,9 Kilometern entsprach. 1993 erlebte das legendäre Bergrennen – inzwischen auf geteertem Untergrund – seine Renaissance als Memorial-Event. Zum letzten Mal fand das Klausenrennen 2013 statt, mit über 250 historischen Fahrzeugen und rund 30 000 Zuschauern.

*Elektrische Maximalleistung 220 kW: Gemäss UN-GTR.21 ermittelte Maximalleistung, welche für maximal 30 Sekunden abgerufen werden kann.

Die in der individuellen Fahrsituation zur Verfügung stehende Leistung ist abhängig von variablen Faktoren wie zum Beispiel Aussentemperatur, Temperatur-, Lade- und Konditionierungszustand oder physikalische Alterung der Hochvoltbatterie. Die Verfügbarkeit der Maximalleistung erfordert insbesondere eine Temperatur der Hochvoltbatterie zwischen 23 und 50 °C und einen Batterieladezustand > 88%. Abweichungen insbesondere von vorgenannten Parametern können zu einer Reduzierung der Leistung bis hin zur Nichtverfügbarkeit der Maximalleistung führen.

Die Batterietemperatur ist in gewissem Umfang über die Funktion Standklimatisierung mittelbar beeinflussbar und der Ladezustand unter anderem im Fahrzeug einstellbar. Die aktuell zur Verfügung stehende Leistung wird in der Fahrleistungsanzeige des Fahrzeugs angezeigt.

Um die nutzbare Kapazität der Hochvoltbatterie bestmöglich zu erhalten, empfiehlt es sich, für die tägliche Nutzung ein Ladeziel von 80% für die Batterie einzustellen (vor zum Beispiel Langstreckenfahrten auf 100% umstellbar).

Hinweis

Weiteres Bildmaterial zum ID.4 GTX finden Sie auf unserer Mediendatenbank unter vwpress.ch.



Follow Volkswagen auf Twitter: @vwschweiz

Infos und News direkt von der meistgekauften Automobilmarke der Schweiz! Journalisten und Branchenexperten erhalten so schnell, knackig und direkt Hintergrundinformationen aus erster Hand. Jetzt Volkswagen Schweiz auf Twitter folgen unter: @vwschweiz
