



29 settembre 2021

La Klausenrennen a bordo della ID.4 GTX

- La ID.4 GTX completamente elettrica coniuga sportività e intelligenza
 - Dopo un giro di prova tutto curve, il vincitore dell'ultima Klausenrennen conferma: «Quest'auto è un vero divertimento»
 - Il SUV compatto con dual motor a trazione integrale scatta da 0 a 100 km/h in soli 6,2 secondi
 - I prezzi della nuova ID.4 GTX partono da CHF 57 450.-
-

Cham – La ID.4 GTX è il primo modello di punta sportivo della famiglia ID. completamente elettrica di Volkswagen. La vettura a trazione integrale ci mostra tutta la sua dinamicità sul passo del Klausen, dove simuliamo la più leggendaria corsa montana della Svizzera con al volante Christian Traber, ultimo vincitore della cronoscalata.



Subito dopo la partenza a Linthal (GL) ci aspettano le prime sfide della corsa del Klausen: l'acciottolato delle curve 2 e 3. «Qui il rischio di slittare era elevato», ricorda Christian Traber.

Soprattutto con le oldtimer e i loro stretti pneumatici che hanno partecipato alla

leggendaria corsa montana commemorativa del 2013. Nessuno ha mai affrontato le 136 curve tanto velocemente quanto il nostro pilota odierno: per percorrere i 21,5 chilometri e i 1237 metri di dislivello gli sono bastati appena 14.03 minuti, risultato che l'ha incoronato vincitore all'ultima Klausenrennen.

In quell'occasione guidava una Talbot Lago classe 1939, con un motore a benzina da 4,5 litri e 180 CV. Un netto contrasto con l'auto che oggi porta in cima al passo del Klausen: la nuova ID.4 GTX completamente elettrica, equipaggiata con trazione integrale e due motori elettrici che insieme garantiscono 220 kW (299 CV)* di potenza.

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



Piena potenza già da ferma

Le due auto hanno però qualcosa in comune: basta premere sull'acceleratore per farle scattare con grinta in avanti. Mentre l'oldtimer richiedeva però un cambio di marcia già dopo pochi metri, l'elettrica procede in modo uniforme, senza interruzioni: grazie al cambio a un rapporto, i 400 Newton metri sono infatti disponibili già a vettura ferma. «È quasi come andare su un go-kart», afferma compiaciuto Christian Traber.

Già alla prima curva raggiunge senza difficoltà gli 80 chilometri orari consentiti. Solo poco prima il pilota frena bruscamente e sterza senza indugio. Sull'acciottolato la ID.4 GTX può dare un primo sfoggio delle sue vantaggiose caratteristiche fisiche: il pacco batterie da 486 chilogrammi nel sottoscocca assicura un baricentro ribassato. I sistemi di regolazione in combinazione con l'assetto sportivo fanno il resto, prevenendo slittamenti e oscillazioni.

Christian Traber ha guidato la sua prima auto d'epoca a 18 anni. Da allora ha conservato la passione per le vetture storiche, trasformandola nella propria professione: l'ex top manager (tra gli altri anche presso Interdiscount e Mobilezone) gestisce lo Sportgarage Graber a Toffen (BE) dal 2004, specializzato nella manutenzione e nel restauro di veicoli sportivi classici. Insieme al suo team di meccanici, il titolare assiste i propri clienti in occasione di gare nel fine settimana in tutta Europa, cui partecipa lui stesso anche come pilota.

Più pericolosa di Monaco

Quest'anno Christian Traber ha conquistato un'altra prestigiosa vittoria alla guida della sua Talbot Lago, aggiudicandosi il «Grand Prix Historique de Monaco». Com'è noto, le strettoie del percorso del Principato richiedono un'elevata abilità alla guida, ma il nostro pilota nutre un filo di soggezione in più per il tracciato del Klausen. «In vita mia ho partecipato a tante corse», racconta il 65enne, «ma nessuna è stata tanto pericolosa quanto quella del passo del Klausen.» La strada infatti è stretta, spesso direttamente a picco sul versante della montagna. «La via di fuga è la vallata», scherza.

Sull'Urnerboden, l'alpe più grande della Svizzera, lo attende un rettilineo lungo un chilometro. Ma nemmeno qui i piloti potevano riprendere fiato. Il fondo era estremamente sconnesso e, a velocità che raggiungono i 160 km/h, le oldtimer sobbalzavano di continuo. «Sulla mia Talbot dovevo tenere ben salde le mani sul volante, perché la mia vettura storica di



cinture non ne ha.» Anche il servosterzo, gli airbag e altri dispositivi di sicurezza all'epoca erano un lontano miraggio.

Il sistema di dinamica di guida

E sulla ID.4 GTX? Gli ammortizzatori adattivi della modalità sportiva assicurano al SUV elettrico compatto piena aderenza al fondo accidentato, mentre lo sterzo progressivo dà sostegno con interventi precisi. All'udito giungono solo i rumori del vento e degli pneumatici. I sedili sportivi offrono non solo un'elevata tenuta laterale, ma garantiscono anche sempre la massima comodità e sfoggiano le tipiche cuciture decorative della GT.

Incontriamo poi altri tornanti stretti, che ci portano al valico a 1948 metri d'altezza. Si tratta del terreno d'azione ideale per il nuovo sistema di dinamica di guida, impiegato con caratteristiche simili solo a partire dalla generazione attuale della Golf GTI e della Golf R. Controlla in una frazione di secondo i diversi sistemi di regolazione, quali il blocco del differenziale elettronico XDS+ o il sistema di ammortizzazione adattivo DCC e coinvolge inoltre la trazione integrale. Così la ID.4 GTX si rivela inaspettatamente scattante in curva, tagliando ben presto il traguardo.

Naturalmente non eguaglia il tempo della vittoria del 2013: sarebbe stato necessario chiudere il percorso al traffico e raggiungere la velocità massima. Il verdetto di Christian Traber è comunque positivo: «La ID.4 GTX offre un mix di sportività, comfort e mobilità elettrica molto ben riuscito», riassume. «E, dato che mi piace sedere in alto anche quando non corro, trovo ottimo anche il formato del SUV compatto. Quest'auto è un vero divertimento.»

La GT della Famiglia ID.

Si chiamano GTI, GTD e GTE e per Volkswagen sono sinonimo di sportività per l'uso quotidiano. Da poco anche la famiglia ID. completamente elettrica annovera tra i propri ranghi la sua prima versione spiccatamente dinamica: la ID.4 GTX. La trazione integrale è costituita da un motore elettrico sull'asse anteriore e uno su quello posteriore ed eroga 220 kW (299 CV)*. Così, il SUV compatto accelera da 0 a 100 km/h in soli 6,2 secondi. La batteria da 77 chilowattora ha un'autonomia fino a 480 chilometri (WLTP). Oltre che per la sua sportività, la ID.4 conquista anche per il suo elevato valore d'uso, grazie a un vano di carico che ospita fino a 1575 litri e un gancio da traino ribaltabile concepito per un carico utile di 1200 chilogrammi (frenati). La ID.4 GTX è molto ben equipaggiata già di serie. Il prezzo parte da 57 450 franchi.

La corsa automobilistica più leggendaria della Svizzera



Era la corsa più celebre e difficile dei suoi tempi: la Klausenrennen, che dal 1922 al 1934 si svolse con il titolo di «Grosser Bergpreis der Schweiz». I migliori piloti del mondo correvano con le loro auto da Grand Prix sul circuito lungo 21,5 chilometri che si estendeva da Linthal (GL) fino in cima al passo. Il miglior tempo dell'epoca ottenuto sulla stretta e impervia pista sterrata era di 15.22 minuti, corrispondente a una velocità media di 83,9 chilometri. La leggendaria cronoscalata, ora su fondo asfaltato, ha vissuto un revival durante la corsa commemorativa del 1993. La corsa del Klausen si è svolta per l'ultima volta nel 2013, con oltre 250 vetture storiche e circa 30 000 spettatori.

*Potenza elettrica massima di 220 kW: potenza massima determinata secondo UN-GTR.21, che può essere mantenuta per un max. di 30 sec.

La potenza disponibile nella situazione di guida individuale dipende da fattori variabili come la temperatura esterna, la temperatura, lo stato di carica e di condizionamento o l'invecchiamento fisico della batteria ad alta tensione.

La disponibilità della potenza massima richiede in particolare una temperatura della batteria ad alta tensione tra 23 °C e 50 °C e uno stato di carica della batteria >88%.

Eventuali scostamenti dai parametri summenzionati possono, in particolare, portare a una riduzione della potenza o addirittura alla mancata disponibilità della potenza massima.

In una certa misura la temperatura della batteria può essere influenzata indirettamente dalla funzione di climatizzazione a veicolo fermo. Lo stato di carica può anche essere impostato nel veicolo. La potenza disponibile sul momento è mostrata nell'indicatore di performance di guida del veicolo. Per mantenere nel miglior modo possibile la capacità utilizzabile della batteria ad alto voltaggio, si raccomanda di impostare un obiettivo di carica dell'80% per la batteria per l'uso quotidiano (commutabile al 100% ad es. prima dei viaggi a lunga distanza).

Nota

Ulteriori materiali fotografici sulla ID.4 GTX sono disponibili nella nostra banca dati multimediale all'indirizzo vwpress.ch/it.