



29 septembre 2021

## La course de Klausen en ID.4 GTX

---

- L'ID.4 GTX entièrement électrique allie sportivité et sens pratique
  - Le dernier vainqueur de la course du Klausen le confirme après un essai routier sinueux: «Cette voiture est un vrai plaisir à conduire.»
  - Le SUV compact à traction intégrale Dualmotor accélère de 0 à 100 km/h en 6,2 secondes.
  - La nouvelle ID.4 GTX est disponible dès CHF 57'450.-
- 

**Cham – L'ID.4 GTX est le premier modèle sportif haut de gamme de la famille ID. entièrement électrique de Volkswagen. Elle prouve à quel point elle est dynamique au col du Klausen, où Christian Traber simule la course de montagne la plus légendaire de Suisse avec le véhicule quatre roues motrices – et le dernier vainqueur au volant.**



Immédiatement après le départ à Linthal (GL), les premiers défis de la course de Klausen se sont présentés: les virages 2 et 3 pavés. «On pouvait s'attendre à ce que ce soit bien glissant», se souvient Christian Traber. Surtout avec les voitures anciennes

équipées de pneus étroits, qui ont participé pour la dernière fois à cette course de montagne commémorative légendaire en 2013. Personne n'a maîtrisé les 136 virages aussi rapidement que le pilote d'essai du jour: Christian Traber a parcouru les 21,5 kilomètres et 1237 mètres de dénivelé en seulement 14:03 minutes, terminant ainsi premier au classement de la compétition lors de la dernière course du Klausen.

Son véhicule de l'époque: une Talbot Lago, année de construction 1939, avec un moteur à essence de 4,5 litres et 180 ch. Un contraste sans pareil avec la voiture qu'il conduit aujourd'hui au col du Klausen. – la nouvelle ID.4 GTX, entièrement électrique, équipée de quatre roues motrices et de deux moteurs électriques qui délivrent au total 220 kW (299 ch)\*.

**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



### **Pleine puissance disponible dès le démarrage**

Les deux ont un point commun: un coup d'accélérateur et la voiture démarre en trombe. Alors qu'avec la voiture rétro, un premier changement de vitesse était nécessaire au bout de quelques mètres, le véhicule électrique démarre en douceur, sans interruption – grâce à sa boîte à une vitesse, les 400 newton-mètres sont disponibles dès le démarrage. «C'est presque comme conduire un kart», se réjouit Christian Traber.

Jusqu'au premier virage, il atteint facilement les 80 km/h autorisés, juste avant que le pilote de course ne freine brusquement et ne braque sans compromis. Sur les pavés, l'ID.4 GTX peut faire valoir ses atouts physiques pour la première fois: la batterie de 486 kilogrammes positionnée dans le plancher assure un centre de gravité bas. Les systèmes de réglage associés à la suspension sportive font le reste pour éviter tout glissement ou balancement.

Christian Traber a conduit sa première voiture rétro à l'âge de 18 ans. Depuis lors, sa fascination pour les véhicules historiques ne l'a jamais quitté et il en a même fait son métier: l'ancien cadre supérieur – entre autres chez Interdiscount et Mobilezone – dirige depuis 2004 le Graber Sportgarage à Toffen (BE), spécialisé dans l'entretien et la restauration de voitures de sport classiques. En outre, le patron, avec son équipe de mécaniciens, s'occupe des clients lors des week-ends de course dans toute l'Europe – auxquels il participe lui-même.

### **Plus dangereux que Monaco**

Cette année, Christian Traber a engrangé une autre grande victoire dans sa Talbot Lago: il a remporté le «Grand Prix Historique de Monaco». Les rues encaissées de la Principauté sont connues pour exiger un haut niveau de compétence au volant, mais le circuit de Klausen impose encore un plus grand respect à notre pilote d'essai. «J'ai participé à de nombreuses courses dans ma vie», déclare l'homme de 65 ans, «mais aucune n'était aussi dangereuse que celle qui passe par le col du Klausen.»

Car la route est étroite avec des pentes escarpées sur les côtés. «Les zones de dégagement sont la vallée», dit-il en riant.

Sur l'Urnerboden, le plus grand alpage de Suisse, une ligne droite d'un kilomètre l'attend. Mais ici non plus, les pilotes de course n'avaient pas le temps de souffler. Le revêtement est si irrégulier que les voitures anciennes se soulevaient régulièrement en atteignant les vitesses de pointe de 160 km/h. «Dans ma Talbot, je devais m'agripper au volant, car ma voiture de course historique n'a pas de ceintures de sécurité.» La



direction assistée, les airbags et autres dispositifs de sécurité n'existaient pas encore à l'époque.

### **Gestionnaire de dynamique de conduite**

Et dans l'ID.4 GTX? Les amortisseurs adaptatifs en mode sport garantissent au SUV électrique compact une parfaite adhérence sur la chaussée accidentée, tandis que la direction progressive permet des interventions précises. Sur le plan acoustique, seuls les bruits du vent et des pneus sont audibles. Les sièges sport offrent un soutien latéral important, tout en restant aussi confortables – et présentent les coutures apparentes typiques de la GT.

Suivent des virages étroits qui mènent au col situé à 1948 mètres d'altitude. Un champ d'action idéal pour le nouveau gestionnaire de dynamique de conduite, qui n'est utilisé de la même manière que sur la génération actuelle des Golf GTI et Golf R. Il commande les différents systèmes de régulation tels que le blocage électronique du différentiel XDS+ ou le système d'amortissement adaptatif DCC en quelques fractions de seconde et intègre également la transmission intégrale. L'ID.4 GTX aborde ainsi les virages avec une aisance inattendue et atteint la ligne d'arrivée en un rien de temps.

Bien sûr, il ne réalise pas le meilleur temps de 2013. Pour cela, il aurait fallu bloquer l'itinéraire et relever la vitesse maximale. La conclusion de Christian Traber est néanmoins positive: «L'association de la sportivité, du confort et de la mobilité électrique est parfaitement bien réussie dans l'ID.4 GTX», résume-t-il. «Et comme j'aime avoir une assise haute quand je ne participe pas à des courses, je trouve aussi que le format du SUV compact est super. «Cette voiture est un vrai plaisir à conduire.»

### **La GT de la famille ID.**

Elles s'appellent GTI, GTD et GTE et symbolisent la sportivité au quotidien chez Volkswagen. La famille ID. entièrement électrique a désormais sa première version particulièrement dynamique: l'ID.4 GTX. Sa transmission intégrale est composée respectivement d'un moteur électrique sur l'essieu avant et sur l'essieu arrière et délivre 220 kW (299 ch)\*. Ainsi, le nouveau SUV compact accélère de 0 à 100 km/h en 6,2 secondes. L'autonomie maximale de la batterie de 77 kilowattheures est de 480 kilomètres (WLTP). Outre sa sportivité, l'ID.4 GTX séduit également par sa valeur d'usage élevée – un coffre pouvant atteindre 1575 litres ainsi qu'un dispositif d'attelage rabattable conçu pour une charge utile de 1200



kilogrammes (freinée). L'ID.4 GTX est déjà très bien équipée de série et est disponible à partir de CHF 57 450.–.

### **La course automobile la plus légendaire de Suisse**

Il s'agit de la course la plus célèbre et la plus difficile de son époque: la course de Klausen, qui s'est déroulée sous le nom de «Grand prix de la montagne de Suisse» de 1922 à 1934. Les meilleurs pilotes du monde ont foncé avec leurs voitures de course du Grand Prix sur l'itinéraire de 21,5 kilomètres menant de Linthal (GL) au sommet du col. Le meilleur temps obtenu à l'époque sur la piste de gravier étroite et non stabilisée: 15:22 minutes, ce qui correspond à une vitesse moyenne de 83,9 kilomètres par heure. En 1993, la légendaire course de montagne – entretemps sur une chaussée goudronnée – a connu une renaissance sous la forme d'un événement commémoratif. La course de Klausen a eu lieu pour la dernière fois en 2013, avec plus de 250 véhicules historiques et environ 30 000 spectateurs.

\*Puissance maximale électrique 220 kW: Puissance maximale déterminée selon la norme UN-GTR.21, qui peut être mobilisée pendant 30 secondes max.

La puissance disponible selon la situation de conduite de chacun dépend de facteurs variables tels que la température extérieure ou la température, l'état de charge et l'état de conditionnement ou le vieillissement physique de la batterie haute tension.

La disponibilité de la puissance maximale exige en particulier une température de la batterie haute tension entre 23 et 50 °C et un niveau de charge > 88%.

Des écarts dans les paramètres précités notamment peuvent conduire à une réduction de la puissance, jusqu'à la non-disponibilité de la puissance maximale. La température de la batterie peut être influencée dans une certaine mesure via la fonction climatisation à l'arrêt et le niveau de charge peut être réglé, entre autres, dans le véhicule. La puissance mise à disposition actuellement apparaît sur les affichages des performances de conduite du véhicule. Afin de préserver au mieux la capacité utile de la batterie haute tension, il est recommandé de régler un objectif de recharge de 80% pour la batterie pour l'utilisation quotidienne (avec possibilité de l'augmenter à 100% avant de longs trajets par exemple).

### **Indication**

D'autres illustrations de l'ID.4 GTX sont disponibles dans notre banque de données médias sur [vwpress.ch](http://vwpress.ch).