



Le nouveau ID.4 GTX¹ de Volkswagen

Mai/juin 2021

Remarque : le présent dossier de presse ainsi que les illustrations et vidéos de l'ID.4 GTX sont disponibles sur Internet à l'adresse www.volkswagen-newsroom.com.

L'ensemble des informations relatives aux équipements sont valables pour le marché allemand.

- 1 = ID.4 GTX / consommation électrique (cycle mixte) en kWh/100 km : 16,3 (NEDC) ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 0 ; classe énergétique A+
- 2 = Golf GTD, 147 kW (200 ch) / consommation de carburant en l/100 km (NEDC) : 5,4 (cycle urbain) / 3,9 (cycle extra-urbain) / 4,4 (cycle mixte) ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 117 ; classe énergétique : A
- 3 = Golf GTI, 180 kW (245 ch) / consommation de carburant en l/100 km (NEDC) : 9,0-8,6 (cycle urbain) / 5,6-5,3 (cycle extra-urbain) / 6,9-6,5 (cycle mixte) ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 157-149 ; classe énergétique : D-C
- 4 = Golf R, 235 kW (320 ch) / consommation de carburant en l/100 km (NEDC) : 9,0 (cycle urbain) / 6,0 (cycle extra-urbain) / 7,1 (cycle mixte) ; émissions de CO₂ (en cycle mixte), en g/km : 163 ; classe énergétique : D

Autonomie réelle variable suivant le style de conduite, la vitesse, l'utilisation des équipements de confort / des accessoires, la température extérieure, le nombre d'occupants / le chargement et la topographie. La marge d'autonomie mentionnée (qui correspondra probablement à la moyenne annuelle de 80 % de nos clients) donne une indication pour chaque véhicule. La limite inférieure de la marge couvre ici les trajets à vitesse modérée sur autoroute ainsi que les trajets par basses températures extérieures en hiver.



Sommaire

Le nouveau ID.4 GTX

Principaux aspects

Positionnement	Page 5
Transmission intégrale double moteur	Page 6
La transmission intégrale électrique	Page 6
Les trains roulants	Page 9
Les moteurs électriques	Page 10
Batterie et offre de recharge	Page 12
La batterie au lithium-ion	Page 12
L'offre de recharge de Volkswagen	Page 12
Design, habitacle et utilisation	Page 13
Le design extérieur et la lumière	Page 13
L'habitacle	Page 14
L'équipement	Page 15
Le concept d'utilisation et d'affichage	Page 16
Connectivité	Page 17
Le système d'infodivertissement et We Connect Start	Page 17
Les aides à la conduite IQ.DRIVE	Page 18
Caractéristiques techniques	Page 20



L'essentiel

L'ID.4 GTX – le modèle sportif premium de la gamme de modèles ID.4

Les nouveautés en bref

- **La marque haute performance GTX vient compléter la famille ID.** Après GTI et GTE, l'histoire à succès des modèles sportifs premium de Volkswagen se poursuit intelligemment dans le monde de l'électrique avec le label GTX.
- **Durabilité et sportivité ne sont pas incompatibles.** GTX permet à une large clientèle de combiner un grand plaisir de conduite avec un bilan carbone neutre.
- **Un prix de lancement de 50 415 euros.** Le prix de base de l'ID.4 GTX est de 50 415 euros en Allemagne. Les clients ont la possibilité de bénéficier d'une subvention (nette) de 7 500 euros.
- **Une transmission intégrale électrique double moteur.** Les moteurs électriques de l'ID.4 GTX sont placés sur les essieux avant et arrière. Leur puissance commune atteint un maximum de 220 kW (299 ch)* et ils peuvent fournir ensemble une transmission intégrale électrique double moteur.
- **Des caractéristiques d'accélération sportives.** La gestion intelligente de l'entraînement produit l'équilibre idéal entre efficacité maximale et excellentes performances. L'ID.4 GTX accélère de 0 à 100 km/h en 6,2 secondes et atteint une vitesse de pointe de 180 km/h.
- **Une interconnexion intelligente.** Sur l'ID.4 GTX, les systèmes de régulation des trains roulants et de la transmission intégrale coopèrent étroitement. Un logiciel intelligent, le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, ajuste leur comportement.
- **Plaisir de conduite et stabilité.** Le conducteur décide via la sélection du profil de conduite et le bouton ESC sur le grand écran

Volkswagen Communications

Communications produits

Jochen Tekotte

Porte-parole Product Line E-Mobility

Tél. : +49 5361 9-87057

jochen.tekotte@volkswagen.de

Communications produits

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



quel doit être le comportement de l'ID.4 le plus dynamique : souple et sportif à la fois ou stable sans compromis.

- **Une grande autonomie.** La capacité énergétique (nette) de la batterie de 77 kWh offre une autonomie pouvant atteindre 480 km (WLTP). Sa capacité de charge maximale de 125 kW permet de la recharger rapidement.
- **Aspects pratiques.** L'ID.4 GTX est polyvalent à tous égards, avec un intérieur et un coffre à bagages spacieux et une capacité de remorquage allant jusqu'à 1 400 kilogrammes.
- **Un design d'une nouvelle ère.** L'extérieur de l'ID.4 GTX offre un aspect de puissance. Le design exclusif de ce modèle premium lui confère un effet à la fois sportif et élégant sur la route.
- **De nouvelles technologies d'éclairage.** Les projecteurs Matrix LED IQ.Light de série assurent un contrôle intelligent des feux de route. Des diodes électroluminescentes dans les entrées d'air complètent la signature lumineuse de nuit. Des blocs de feux arrière à LED 3D innovants se trouvent à l'arrière.
- **Une utilisation de pointe.** Un écran tactile qui mesure jusqu'à 12 pouces en diagonale, une commande vocale naturelle avec connexion en ligne et l'ID.Light sont de série, de même qu'un volant multifonction muni d'une commande tactile. Un affichage tête haute à réalité augmentée, qui fusionne les affichages avec la réalité, est aussi disponible en option.
- **Une connectivité intelligente.** Le système de navigation « Discover Pro », les services en ligne de We Connect Start et les aides à la conduite IQ.Drive assurent une conduite détendue et confiante.
- **Une nouvelle plateforme électronique.** Les logiciels et les matériels de l'ID.4 GTX sont conçus selon une toute nouvelle architecture, les mises à jour « Over-the-Air » permettront à l'avenir de procéder aux mises à jour récurrentes après l'achat.
- **Une mobilité électrique durable pour tous.** L'offensive électrique de Volkswagen bat son plein. L'ID.4 GTX est fabriqué à l'usine de Zwickau et livré aux clients avec un bilan neutre en carbone.
- **Un chargement facile.** Volkswagen met en place un écosystème de mobilité durable autour de ces modèles ID. De la Wallbox ID. Charger au service de recharge We Charge, les clients obtiennent tout ce dont ils ont besoin auprès d'un seul fournisseur.



Principaux aspects

Le nouveau ID.4 GTX

Positionnement

Le GTX est le nouveau modèle premium de la gamme ID.4. Place au premier modèle Volkswagen à porter le label GTX : ce sigle désigne une nouvelle sportivité chez Volkswagen qui poursuivra la tradition des modèles à succès GTI, GTD² et GTE. L'ID.4 GTX est ainsi le nouveau modèle premium de la gamme entièrement électrique ID.4. Ses deux moteurs électriques – sur les essieux arrière et avant – délivrent conjointement une puissance maximale* de 220 kW (299 ch) et fournissent ensemble une transmission intégrale électrique. Cette technologie offre une stabilité de conduite élevée et de grandes réserves de puissance ; en un mot : plus de plaisir de conduite. Le véhicule compact qu'est l'ID.4 GTX sera lancé sur les marchés européens pendant l'été 2021. Son prix de base est de 50 415 euros en Allemagne, mais les clients peuvent bénéficier d'une subvention (nette) de 7 500 euros.

Un modèle à la fois durable et sportif. Le sigle GTX désigne les modèles premium sportifs de la gamme ID. Tout comme GTI, GTE et GTD, GTX constitue une marque de produits à part entière qui enrichit le monde de la mobilité électrique de Volkswagen d'une nouvelle sportivité moderne. Les lettres GT renvoient depuis longtemps au plaisir de conduire, le X fait



désormais le lien avec la mobilité du futur. La durabilité et la sportivité ne s'opposent pas l'un l'autre, mais se complètent idéalement. Après l'ID.4 GTX, de nouveaux modèles seront lancés avec ce nouveau sigle.

Une nouvelle étape majeure de l'offensive électrique. La gamme ID.4 s'est lancée dans le plus vaste segment du marché au monde, la classe du SUV compact. Elle constitue ainsi une nouvelle étape stratégique majeure de l'offensive électrique du groupe Volkswagen. Déjà l'année dernière, le Groupe a plus que triplé les ventes de ses modèles entièrement électriques et a l'intention d'être le leader mondial du marché de la mobilité électrique au plus tard en 2025. Au cours des cinq prochaines années, il est prévu qu'environ 46 milliards d'euros soient investis dans la mobilité électrique et l'hybridation de la flotte. D'ici 2030, la proportion de véhicules entièrement électriques en Europe pourrait atteindre 70 %.

Un écosystème de mobilité électrique durable. Tout un écosystème de mobilité électrique durable est en train d'émerger autour de ces nouveaux modèles. Avec l'ID.4 GTX, nous proposons aux clients une voiture produite et remise avec un bilan carbone neutre. Chargée en électricité verte (électricité naturelle de Volkswagen), cette voiture reste également neutre en carbone lorsqu'elle roule.

Transmission intégrale double moteur

La transmission intégrale électrique. L'ID.4 GTX est le premier véhicule à être équipé de ce tout nouveau système d'entraînement : ce SUV sportif électrique dispose de deux moteurs électriques, un sur l'essieu avant et l'autre sur l'essieu arrière ; ceux-ci peuvent si besoin fonctionner ensemble et former ainsi une transmission intégrale entièrement variable. Cette transmission intégrale double moteur n'a besoin ni d'embrayage ni d'arbre de transmission entre les essieux, ce qui la rend extrêmement rapide et très efficace. Les deux moteurs électriques sont non seulement étroitement interconnectés, mais également couplés aux systèmes de régulation des



freins et des trains roulants. À cela s'ajoute le point fort du nouveau ID.4 GTX : le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule développé par Volkswagen qui contrôle l'interaction des différents systèmes.

De 0 à 100 km/h en 6,2 secondes. Les moteurs électriques de l'ID.4 GTX délivrent ensemble une puissance maximale de 220 kW (299 ch)*. Le moteur arrière fournit une puissance de 150 kW (204 ch) et un couple de 310 Nm, ces valeurs sont respectivement de 80 kW (109 ch) et 162 Nm pour le moteur avant. Le modèle sportif premium accélère de 0 à 100 km/h en 6,2 secondes, un dixième de seconde de moins que la Golf GTI³. À 180 km/h, il atteint sa vitesse de pointe limitée électroniquement. La consommation énergétique de l'ID.4 GTX en cycle NEDC est de 16,3 kWh, sa batterie de 77 kWh lui procure une marge d'autonomie comprise entre 340 et 480 kilomètres³ (en WLTP).

Une activation ultra-rapide. En raison de ses avantages en matière d'efficacité et de traction, si le style de conduite est modéré, le moteur électrique arrière assure à lui seul l'entraînement. Quand le conducteur demande plus de puissance que celui-ci ne peut délivrer, le moteur électrique de l'essieu avant est activé en l'espace de quelques centièmes de seconde. La répartition de l'efficacité et la régulation du comportement dynamique du véhicule jouent ici également des rôles décisifs. Quand la situation de conduite l'exige, par exemple dans les virages rapides ou sur un sol glissant, la transmission intégrale double moteur fournit une aide précieuse grâce à sa répartition des forces entièrement variable.

Un gestionnaire de comportement dynamique du véhicule centralisé. Le gestionnaire électrique de comportement dynamique du véhicule, une innovation révolutionnaire de Volkswagen, contrôle le comportement de l'ID.4 GTX à l'accélération, au freinage ou dans les virages. Celui-ci est déjà utilisé sous une forme similaire sur la nouvelle Golf GTI et la Golf R⁴ et améliore considérablement leurs performances générales. Le gestionnaire de comportement dynamique du véhicule coopère étroitement avec le



programme électronique de stabilisation ESC et la régulation de la transmission intégrale. Cette interconnexion permet au comportement dynamique du véhicule, à la traction et à la stabilité d'atteindre leur plus haut niveau. Le blocage électronique de différentiel XDS+, également associé au gestionnaire de comportement dynamique du véhicule, améliore encore la maniabilité dans les virages rapides : celui-ci freine légèrement les roues soulagées à l'intérieur du virage et permet à la voiture de prendre le virage de façon très douce et avec précision.

200 fois par seconde. La régulation des amortisseurs adaptatifs (DCC), dont la dureté peut être ajustée jusqu'à 200 fois par seconde pour une manipulation agile et précise du véhicule, est également connectée au système. L'association de la réponse appropriée de la direction et de la régulation ultra-précise garantit un comportement du véhicule linéaire et prévisible, sans compromis sur le confort, et assure ainsi un grand plaisir de conduite.

Une régulation basée sur la vitesse de rotation. Par rapport à une voiture équipée d'un entraînement conventionnel, la précision de la régulation atteint une toute nouvelle dimension sur l'ID.4 GTX. Cela est notamment dû au fait que celle-ci n'est plus effectuée en fonction des couples d'entraînement mais sur la base des vitesses de rotation. Une autre raison est la rapidité beaucoup plus grande avec laquelle les deux moteurs électriques répondent aux commandes par rapport à n'importe quel moteur à combustion interne. Ceux-ci sont contrôlés à nouveau à chaque milliseconde via leur électronique de puissance, suffisamment rapidement et en douceur pour que le conducteur ne remarque jamais les corrections.

Jusqu'à cinq profils de conduite. Grâce à la sélection du profil de conduite (de série), le conducteur peut lui-même décider dans quelle mesure l'ID.4 GTX doit rouler de manière confortable, stable ou sportive. Celle-ci accède à la direction progressive, aux moteurs électriques et à la régulation adaptative des trains roulants DCC (seulement dans le pack Sport « Plus »



optionnel) et propose jusqu'à cinq modes au choix : Eco, Comfort, Sport, Individual (dans le pack Sport « Plus ») et Traction.

Le mode Eco est conçu pour une conduite efficace, le mode Comfort pour un confort de conduite élevé. Le mode Individual offre au conducteur des options supplémentaires : celui-ci peut sélectionner des niveaux intermédiaires entre Comfort et Sport ou bien aller plus loin que ces deux modes. Le mode Traction est spécialement prévu pour la conduite sur des chaussées instables ou glissantes et active la transmission intégrale en permanence jusqu'à une vitesse de 20 km/h environ. Tous les processus de régulation sont ainsi ajustés pour assurer une adhérence maximale, les couples moteur sont réduits et les amortisseurs DCC sont rendus plus souples.

Une manipulation dynamique avec le mode Sport. Le mode Sport, qui est toujours activé sur le moteur électrique avant, fait de l'ID.4 GTX un champion des virages. Le conducteur peut remarquer la réaction précise du véhicule à ses commandes de direction même dans les virages rapides. Si la voiture est équipée des amortisseurs réglés DCC, ceux-ci la plaquent fermement à la route et la protègent des forces centrifuges. Lorsque le conducteur appuie sur l'accélérateur en sortant d'un virage, il peut constater l'effet de la forte traction de la transmission intégrale double moteur.

Un mode Sport aussi pour l'ESC. La manipulation devient encore plus dynamique si le conducteur appuie sur le bouton ESC du grand écran tactile, disponible uniquement sur le modèle premium GTX. Le programme électronique de stabilisation ESC est alors commuté sur Sport et l'utilisation des systèmes de régulation est réduite au strict minimum. L'angle de flottement peut prendre une valeur déterminée qui rend le comportement dynamique du véhicule encore plus agile et tangible dans les virages. Cela signifie que la tendance au survirage n'est pas directement empêchée par les interventions de réglage de l'ESC, qui continue d'assurer la stabilité de conduite dans les limites du système.



Des trains roulants au caractère sportif. Le concept de base fournit déjà les meilleures conditions au caractère sportif de l'ID.4 GTX : située entre les essieux, la grande batterie de 77 kWh, qui pèse 486 kilogrammes, abaisse le centre de gravité et permet une répartition équilibrée des charges par essieu. Par rapport à l'ID.4 à propulsion, la hauteur du véhicule est réduite de 15 millimètres avec le pack Sport en option. L'essieu avant suit la construction classique McPherson, la direction est équilibrée et caractérisée par une démultiplication directe. L'arrière est équipé d'une suspension compacte à cinq bras. Le mode Traction, qui assure la meilleure propulsion possible même sur des routes non goudronnées avec sa transmission intégrale permanente (jusqu'à environ 20 km/h), permet des capacités supplémentaires. La garde au sol de l'ID.4 GTX de 17 centimètres (version avec DCC) joue ici un grand rôle.

De grandes roues et des freins puissants. Le modèle premium de la famille ID.4 est équipé de série de jantes en alliage léger de 20 pouces dans le design exclusif Ystad. La monte mixte de 21 pouces en option au format 235/45 R 21 (à l'avant) et 255/40 R 21 (à l'arrière) assure une traction optimale. Les jantes dans le design Narvik sont au format 8,5 x 21 ou 9 x 21. Les jantes sont aérodynamiquement optimisées par leur design plat, les pneus présentent une faible résistance au roulement (absence de frottements) et sont performants au freinage. Les disques de frein sur l'essieu avant ont un diamètre de 358 millimètres. Les roues arrière sont équipées de freins à tambour dont les 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 ne soient que rarement utilisés dans la conduite quotidienne, puisque les moteurs électriques prennent en charge la plupart des décélérations.

Deux packs Sport. La configuration standard de l'ID.4 GTX est déjà plus sportive que celle des modèles ID.4 à propulsion. Avec le pack Sport optionnel, le client bénéficie par ailleurs d'un châssis sport qui abaisse la carrosserie de 15 millimètres et de la direction progressive. Plus le volant est



braqué et plus la démultiplication de cette dernière reste directe, celle-ci peut varier entre 15,9:1 et 14,5:1. Le pack Sport « Plus » contient en plus la régulation adaptative des trains roulants DCC. Celle-ci gère individuellement les caractéristiques des amortisseurs sur chaque roue toutes les 5 millisecondes et les rend plus souples ou au contraire plus durs. Cela permet un haut niveau de confort de conduite mais aussi une maniabilité précise et serrée.

Un moteur synchrone à l'arrière. Tout comme les modèles ID.4 à propulsion, l'ID.4 GTX est équipé d'un moteur synchrone à excitation permanente (PSM) sur l'essieu arrière. Ce moteur électrique, y compris la boîte de vitesses et l'électronique de puissance et de commande pour transmission électrique, ne pèse qu'environ 90 kilogrammes. L'efficacité est le grand point fort du moteur PSM : son rendement dépasse largement 90 % dans la grande majorité des situations de conduite.

Un moteur asynchrone sur l'essieu avant. Un moteur asynchrone (ASM) particulièrement compact se charge de l'entraînement des roues avant. Ses avantages résident dans sa capacité de surcharge à court terme et ses pertes de traînée minimales quand il est inactif. Il pèse dans sa totalité environ 60 kilogrammes. Tout comme le PSM sur l'essieu arrière, l'ASM entraîne les roues par l'intermédiaire d'une boîte monorapport et d'un différentiel.

Mode roue libre ou mode récupération ? La récupération est un facteur important de la conduite efficace avec l'ID.4 GTX. Le conducteur utilise le sélecteur de vitesses pour décider si le SUV électrique doit rouler en roue libre ou récupérer de l'énergie lorsqu'il relâche la pédale droite et introduit ainsi une phase de poussée. Lorsque le rapport D (Drive) est engagé, l'entraînement bascule désormais la plupart du temps dans le mode roue libre, les deux moteurs électriques tournent alors librement. Le mode roue libre est prioritaire car il est plus efficace.

Mode récupération avec le rapport B. Si le conducteur donne la priorité au mode récupération, l'ID.4 GTX lui laisse le choix entre plusieurs possibilités.



Lorsque le rapport B (Brake) est engagé, l'entraînement récupère de l'énergie dans presque tous les cas, la décélération limite se situe vers 0,15 g. Si le conducteur le désire, le système d'aide à l'écoconduite « Eco Assist » peut gérer l'alternance roue libre / récupération dès que la voiture se rapproche d'une zone où la limitation de vitesse est plus basse. Ce dernier utilise notamment des données de navigation et de topographie afin de fonctionner intelligemment et efficacement.

Plus de 100 kW d'énergie récupérée au freinage. La récupération de l'énergie est particulièrement importante lors du freinage électrique, qui est pris en charge essentiellement par le PSM à l'arrière. Celui-ci couvre plus de 90 % de toutes les décélérations du quotidien. Sa limite se situe vers 0,3 g, ce qui correspond à une puissance de récupération de plus de 100 kW. Seulement après, le servofrein électrique active en plus les freins de roue hydrauliques. La transition est quasiment imperceptible, la récupération reste opérationnelle presque jusqu'à l'arrêt.

Batterie et offre de recharge

77 kWh dans la batterie. L'ID.4 GTX est un tout-terrain. Il maîtrise également à la perfection les longs trajets. Sa batterie a une capacité énergétique nette de 77 kWh et pèse 486 kilogrammes. Son bac en profilés d'aluminium et protégé par un cadre robuste renferme douze modules de batterie, chacun d'eux intègre 24 cellules munies d'une coque extérieure flexible. Les modules sont tempérés par une plaque d'appui avec conduit d'eau intégré. Volkswagen garantit le maintien d'au moins 70 % de la capacité d'origine de la batterie au bout de huit ans ou de 160 000 km parcourus.

Un écosystème de charge. Sous l'appellation We Charge, Volkswagen propose un pack complet pour une recharge confortable, connectée et durable des voitures électriques. Celui-ci offre toujours une solution adaptée



aux longs trajets, aux déplacements et à domicile. L'application We Connect ID. permet d'accéder en toute facilité à l'écosystème de charge.

Une recharge en courant continu rapide. We Charge permet aux clients Volkswagen de profiter d'un des réseaux les plus étendus en Europe, qui comprend actuellement plus de 200 000 points de chargement. Avec le câble de recharge 3 modes standard, l'ID.4 GTX se recharge en courant alternatif (CA) avec une puissance atteignant 11 kW. Sur une station de recharge rapide, par exemple de IONITY, elle peut être rechargée en courant continu pour les prochains 300 km (selon WLTP) en 30 minutes environ, avec une puissance de charge allant jusqu'à 125 kW. Volkswagen investit massivement dans le réseau européen de recharge rapide et veut, en collaboration avec des partenaires, mettre en place un réseau de 18 000 points de charge rapides d'ici 2025.

L'ID. Charger pour le chargement à domicile. La possibilité est donnée aux propriétaires de l'ID.4 GTX de recharger leur véhicule en électricité verte de Volkswagen provenant de sources certifiées dans leur propre garage avec l'ID. Charger. La station de recharge domestique est disponible en trois versions au choix. Toutes offrent une puissance de chargement atteignant 11 kW. L'électricité verte et l'ID. Charger sont tous les deux fournis par Elli, une marque du Groupe Volkswagen.

Design, habitacle et utilisation

Puissance et fluidité. L'ID.4 GTX mesure 4,58 m de long ; son assurance et sa force ne passent pas inaperçues sur la route. Son design moderne associe un caractère de SUV puissant et un aérodynamisme sophistiqué ; le coefficient de traînée est de seulement 0,29. Outre la forme fluide de la carrosserie, d'autres détails contribuent à ce résultat de pointe. Ceux-ci comprennent un volet de radiateur électrique à l'avant du véhicule, des poignées de porte encastrées ainsi que des blocs de feux arrière modelés.



Une nouvelle signature lumineuse. Les grilles de ventilation à l'avant de l'ID.4 GTX sont peintes en noir brillant. Trois LED sont superposées dans les entrées extérieures étroites pour offrir une exclusive signature lumineuse de nuit. Les projecteurs Matrix LED de série attirent encore plus les regards, leurs modules équipés d'un éclairage d'ambiance latéral ressemblent à des yeux humains. Chacun d'eux comprend 18 LED individuelles dont onze peuvent être éteintes et atténuées séparément. Soutenus par un spot supplémentaire, ils émettent la lumière IQ.Light qui éclaire la route autant que possible sans pour autant éblouir les autres usagers. Lorsque l'éclairage est activé, une bande lumineuse relie les phares entre eux.

Des feux arrière à LED 3D innovants. À l'arrière de l'ID.4 GTX, de nouveaux feux arrière à LED 3D, formant un arc et contenant neuf surfaces de fibres optiques, placées librement dans l'espace, émettent une lumière d'un rouge profond. Le feu stop a la forme d'un X, le clignotant dynamique défile de l'intérieur vers l'extérieur. Une bande lumineuse rouge s'étire entre les feux arrière. Des fonctions dynamiques de l'éclairage se déclenchent pour accueillir et éclairer le conducteur.

Des caractéristiques de design sportives. De même, un grand nombre de caractéristiques de la carrosserie athlétique et homogène de l'ID.4 GTX soulignent son statut particulier. La couleur de cette voiture est plus dominante que celle des modèles à propulsion : elle caractérise l'élan de ses lignes et sa bonne tenue de route. Les barres sur les portes sont ainsi peintes dans la couleur du véhicule, seules les pièces rapportées de petite taille de la partie inférieure de la carrosserie sont de couleur noire. Le pavillon et le becquet arrière sont également habillés de noir, la barre du cadre du pavillon est en anthracite très brillant. Les grilles de ventilation à l'avant ont été conservées en noir très brillant. Le pare-chocs arrière a un nouveau design marquant, l'insert de diffuseur est peint en gris Galvano. Des badges GTX ornent les ailes, les portes et l'arrière. Ils sont disponibles dans les couleurs suivantes : Blanc Glacier métallisé, Gris Manganèse métallisé, Gris Lunaire,



Argent métallisé, Bleu Denim métallisé et Rouge Roi métallisé (un nouveau coloris sportif).

Beaucoup d'espace dans l'habitacle. L'architecture de la plateforme modulaire d'électrification (MEB) de Volkswagen, sur laquelle est basée l'ID.4, permet une toute nouvelle organisation de l'espace. Les composants techniques prennent peu de place, l'empattement atteint 2,77 mètres. Il en résulte un habitacle aussi spacieux que celui d'un SUV conventionnel de la classe supérieure : celui-ci forme un Open Space. Son design reposant souligne la sensation d'espace aéré : le tableau de bord semble flotter, la console centrale ne le touche pas ; la configuration flexible de cette dernière apporte de l'ordre. L'airbag central entre les places avant, qui se déploie en cas de collision latérale, renforce davantage la sécurité passive déjà élevée.

Une valeur d'usage élevée. Le coffre à bagages de l'ID.4 GTX peut contenir 543 litres et peut aller jusqu'à 1 575 litres si l'on rabat les dossiers arrière (si le chargement atteint le toit). Avec son dispositif d'attelage rabattable électriquement, le modèle premium peut tracter 1 400 kilogrammes maximum (avec freinage en pente jusqu'à 8 %). Quand le terrain est glissant, par exemple sur la neige ou un pré humide, la transmission intégrale électrique double moteur assure une bonne adhérence, en particulier dans le mode Traction.

Couleur et assortiment. L'intérieur se présente avec un nouveau concept de couleurs qui souligne le caractère de l'ID.4 GTX avec son style sportif, élégant et moderne. La couleur dominante est le noir. La partie supérieure du tableau de bord et les inserts de similicuir dans les portes ont été maintenus dans le ton bleu foncé X-Blue qui symbolise la durabilité. Des coutures de contraste rouges, un signe traditionnel de sportivité et de force, mettent des accents à ces endroits ainsi que sur les sièges. Le volant, la colonne de direction, l'écran et les îlots des portes brillent d'un noir noble. Le logo GTX apparaît sur le volant, les enjoliveurs de seuil de porte et, sous forme de perforation, dans la partie supérieure des dossiers des sièges



avant. Les pédales en acier inoxydable portent le design emblématique Play & Pause.

Un équipement généreux. Un éclairage d'ambiance proposant 30 couleurs, un volant chauffant gainé de cuir et des dossiers de sièges arrière séparés rabattables font partie de l'équipement de série de l'ID.4 GTX. Les sièges ne contiennent aucune matière animale, mais sont revêtus de tissu, de surpiqûres rouges et d'applications de similicuir au niveau des bourrelets latéraux et dans la partie supérieure du dossier. Les deux sièges avant sont dotés d'accoudoirs intérieurs réglables individuellement.

Des sièges portant le label AGR. Sur demande, des sièges Top-Sport peuvent être installés. Ceux-ci sont munis de hauts bourrelets latéraux, d'appuie-tête intégrés, d'éléments décoratifs et de passepoils. Ils sont également équipés d'un réglage électrique, d'un appui lombaire, d'une fonction mémoire ainsi que d'une fonction massage et portent le label Action dos sain (AGR). Les sièges Top-Sport ne contiennent pas non plus de matière animale : leurs bourrelets latéraux sont revêtus de similicuir, leur partie centrale d'ArtVelours, un tissu microfibre composé à 20 % de matières recyclées, provenant par exemple du recyclage des bouteilles en PET. Les dossiers des sièges avant portent des logos « ID. » perforés.

Des options pour encore plus de confort. Comme pour les autres modèles ID.4, Volkswagen propose pour l'ID.4 GTX différents packs : Design, Comfort, Infotainment, Assistance et Sport, également disponibles en version « Plus ». Les packs Design et Comfort comprennent, entre autres, un grand toit en verre panoramique, des vitres latérales en verre acoustique à l'avant, un vitrage Privacy pour l'arrière, des sièges avant chauffants, la climatisation automatique Climatronic avec réglage à deux ou trois zones et une console centrale polyvalente. Le coffre à bagages dispose d'un double plancher de chargement qui cache le niveau de chargement, d'un filet de séparation et d'un filet à bagages.



Un concept d'utilisation à deux écrans. Le concept d'utilisation de l'ID.4 GTX est aussi simple qu'intuitif. Le tableau de bord ne comporte aucun bouton ni commutateur physique, ce qui lui donne une apparence épurée et ultramoderne. Un écran compact d'une diagonale de 5,3 pouces, qui peut être commandé via le volant multifonction, présente au conducteur les affichages les plus importants. Une commande à bascule pour passer les rapports se situe sur le côté droit. Au centre du tableau de bord se trouve un grand écran tactile de 10 pouces de série, et de 12 pouces avec le pack Infotainment « Plus », utile à la navigation, à la téléphonie, aux médias, aux aides à la conduite et à la configuration du véhicule. La commande vocale naturelle de série « Bonjour ID. », capable de traiter de nombreuses expressions quotidiennes, constitue un autre niveau d'utilisation. Sa connexion à Internet lui permet d'utiliser le Savoir concentré du Cloud.

Des technologies d'affichage innovantes. Des technologies d'affichage innovantes viennent compléter le concept d'utilisation : l'ID.Light (de série) est positionnée de sorte à former une étroite bande LED située sous le pare-brise. Dans de nombreuses situations, par exemple en plein virage et freinage ou lorsque l'Eco Assist donne des indications, l'ID.Light aide le conducteur de façon intuitive par des effets lumineux compréhensibles.

L'affichage tête haute à réalité augmentée. Avec le pack Infotainment « Plus », l'affichage tête haute à réalité augmentée est inclus. Celui-ci fusionne ses affichages en 3D avec le monde réel : les marquages au sol des aides à la conduite et les flèches de direction de la navigation flottent dans le champ de vision du conducteur à une distance apparente de dix mètres. Tous les symboles sont représentés dynamiquement et de façon à converger vers la réalité. Une deuxième fenêtre, plate, pour les affichages traditionnels, vient compléter ce système. Avec l'affichage tête haute à réalité augmentée, Volkswagen introduit une technologie de pointe dans le segment du SUV électrique compact, une première au niveau mondial.



Connectivité

Un système d'infodivertissement pratique. L'ID.4 GTX est proposé de série avec le pack Infotainment, qui comprend le système de navigation Discover Pro. Son calcul de l'itinéraire en ligne intégré planifie les arrêts nécessaires à la recharge de sorte que la destination soit atteinte le plus rapidement possible. La fonction App-Connect (également de série) permet le streaming multimédia via le smartphone qui peut être intégré à son environnement natif via Android Auto, Apple Car Play et Mirror Link. Parmi les points forts de ce pack, on retrouve l'interface téléphonique Confort, celle-ci connecte le smartphone à l'électronique embarquée et permet de recharger le téléphone par induction.

Les services mobiles en ligne de We Connect Start. Les services de We Connect Start connectent la voiture au smartphone du propriétaire et à l'infrastructure routière. D'une part, ce pack comprend les services de navigation dont l'info trafic en ligne, la mise à jour en ligne des cartes et le service « Stations de recharge » qui permet de trouver rapidement les bornes de recharge situées à proximité. Avec le service « Importation de lieux en ligne », le conducteur peut transférer des points d'intérêt depuis un smartphone vers la voiture via l'application gratuite We Connect ID. Avec le service « Calcul de l'itinéraire en ligne », le guidage planifie le meilleur itinéraire en temps réel en intégrant en permanence les conditions de circulation et les prévisions de son évolution. Avec « Radio via internet », la recherche et la diffusion de stations et de podcasts devient un jeu d'enfant.

Les services relatifs au véhicule. We Connect Start comprend également des services relatifs au véhicule. L'application We Connect ID sert aussi à programmer la recharge et la climatisation stationnaire électrique en prévision d'une heure de départ souhaitée et à consulter l'état de charge de la batterie et l'autonomie de la voiture.

Une nouvelle plateforme électronique. Les matériels et les logiciels de l'ID.4 GTX sont conçus dans une toute nouvelle architecture. Au niveau du



matériel, deux ordinateurs ultra-performants dits « ICAS » (In Car Application Server) tiennent les rôles principaux. L'architecture logicielle suit le principe des serveurs stationnaires : conçue comme une vaste plateforme de services, elle simplifie considérablement l'échange de données et de fonctions entre les systèmes, permettant au client de procéder aux mises à jour de la voiture après l'achat qui seront à l'avenir fournies aux propriétaires de véhicules ID.

Les aides à la conduite IQ.Drive. Les aides à la conduite disponibles sur l'ID.4 GTX sont appelées « IQ.Drive ». Le système d'aide au stationnement acoustique standard comporte une fonction de manœuvre/freinage automatique. L'assistant de maintien de voie Lane Assist, l'assistance au freinage d'urgence Front Assist y compris le freinage d'urgence au braquage et l'assistant d'évitement, sont également de série. Car2X est une autre technologie de série. Grâce à la norme radio Wi-Fi p, elle permet au véhicule d'échanger des informations relatives aux dangers locaux avec d'autres véhicules et avec l'infrastructure de transport.

Les packs Assistance et Assistance « Plus ». Le pack Assistance comprend une caméra de recul, un système d'alarme antivol et le système de fermeture et de démarrage sans clé « Keyless Access ». Le système de protection proactive des occupants verrouille les vitres avant un choc imminent et tend les ceintures de sécurité. Le pack Assistance « Plus » contient en plus le régulateur de distance ACC stop & go. Ce dernier ajuste la distance par rapport au véhicule qui précède et évalue les panneaux de signalisation et les données de navigation. L'assistant de conduite « Travel Assist » effectue les accélérations et le freinage dans les limites du système à la place du conducteur et l'aide à rester au milieu de la voie par le biais d'interventions de braquage. L'assistant de changement de voie « Side Assist » peut aider à surveiller le trafic à l'arrière et à côté de l'ID.4 GTX. L'assistant d'urgence « Emergency Assist » peut immobiliser le véhicule lorsque le conducteur n'est plus en capacité de le faire. Les caméras du



système de vision périmétrique « Area View » affichent une vue aérienne de l'environnement proche et facilitent ainsi les manœuvres.

Les données techniques de l'ID.4 GTX

	ID.4 GTX
Moteurs d'entraînement	Moteur asynchrone sur l'essieu avant, moteur synchrone à excitation permanente sur l'essieu arrière
Puissance du système max.*	220 kW / 299 ch
Couples max.	Moteur avant 162 Nm / moteur arrière 310 Nm
Boîte de vitesses	Boîte monorapport à l'avant et à l'arrière
Vmax	180 km/h
0 - 100 km/h 0 - 60 km/h	6,2 s 3,2 s
Contenu énergétique net de la batterie	77 kWh
Poids de la batterie	486 kg
Puissance de charge max. CA/CC	11 kW / 125 kW
Temps de recharge CC état de charge de 5 à 80 %	38 min
Consommation énergétique (NEDC)	16,3 kWh / 100 km
Autonomie (WLTP)	jusqu'à 480 km
Longueur	4 582 mm
Largeur	1 852 mm
Hauteur	1 616 mm
Empattement	2 765 mm
Places assises	5
Poids total autorisé en charge	2 750 kg
Charge max.	601 kg
Coefficient de traînée	C _x 0,29
Volume du coffre à bagages	543 l - 1 575 l



Poids tracté max. avec freinage en pente jusqu'à 12 % / 8 %	1 200 kg / 1 400 kg
Poids tracté max. sans freinage	750 kg
Poids sur flèche max.	75 kg

*Puissance électrique maximale 220 kW. Puissance maximale qui peut être extraite durant un maximum de 30 secondes, calculée selon UN-GTR.21.

La puissance disponible dans une situation de conduite donnée dépend de facteurs variables tels que la température extérieure, le niveau de charge, le conditionnement et le vieillissement physique de la batterie haute tension.

Pour que la puissance maximale soit disponible, la température de la batterie haute tension doit notamment être comprise entre 23 et 50 °C et celle-ci doit être chargée à plus de 88 %.

Si, en particulier, les paramètres précités s'écartent de leur plage de valeur optimale, la puissance délivrée peut être réduite, ce qui peut aller jusqu'à l'indisponibilité de la puissance maximale.

Il est possible, dans une certaine mesure, d'influencer indirectement la température de la batterie en utilisant la climatisation stationnaire et le niveau de charge de la batterie, entre autres, peut être ajusté. La puissance disponible à un moment donné est affichée dans l'indicateur de puissance du véhicule.

Afin de maximiser la capacité utilisable de la batterie haute tension, il est conseillé de fixer un objectif de charge de 80 % pour l'usage quotidien (qui peut être porté à 100 % par exemple avant un long trajet).