

## Volkswagen ID.4 GTX

## Plus X que GT

Volkswagen décline son ID.4 dans une mouture à transmission intégrale, affublée du nom GTX. Une appellation plutôt trompeuse, dont on ne retiendra en définitive que le X.



A la conduite, l'ID.4 GTX réalise des accélérations très soutenues, notamment en reprises entre 80 et 120 km/h.

Si l'électrification se fait tous azimuts du côté de Wolfsburg, il est des traditions qu'il convient de respecter. Comme le label GTI, réservé, pour le moment, aux véhicules thermiques. Or, afin de différencier la version 4x4 de l'ID.4, VW a choisi des atours sportifs qu'il convenait d'accompagner d'une appellation tout aussi suggestive. Ce sera GTX.

Concrètement, le Volkswagen ID.4 GTX se dote de la version double-moteur de la plate-forme MEB, pour une puissance totale de 299 ch et 460 Nm de couple.

### De belles reprises, mais...

A la conduite, l'ID.4 GTX réalise des accélérations très soutenues, notamment en reprises entre 80 et 120 km/h. Les manœuvres de dépassement sont réalisées à la vitesse de l'éclair. A tout le moins lorsque la batterie est bien pleine, puisque

les performances diminuent à mesure que la charge de la batterie s'amenuise.

Si le comportement sur les billards roulants ne souffre aucune critique, le constat est moins réjouissant dans les portions sinueuses. Le poids important de l'engin (2224 kg à vide) pèjore le comportement. Le train avant sature très vite, l'agilité dans les transferts est toute relative, l'ID.4 se montre même pataud. Et pourtant notre modèle d'essai est doté d'un châssis piloté optionnel, dit «Sport Plus», accompagné de ses différents modes de conduite.

On apprécie en revanche un confort de très haut niveau et l'habitabilité impressionnante pour un engin de 4,58 m de longueur.

### Consommation maîtrisée

Si l'ID.4 GTX ajoute un moteur sur son train avant, la batterie reste en revanche la même que les autres versions, soit 77

kWh. Sur le papier, la consommation annoncée n'augmente, pour le GTX que de 1,6 kWh/100 km pour près de 100 ch de plus que ses congénères. Cette «surconsommation» est davantage à mettre sur le compte du poids plus élevé (environ 100 kg) que de la puissance accrue. Annoncée à 23,2 kWh/100 km en moyenne, la consommation prendra bien évidemment l'ascenseur très rapidement si le pied droit se fait lourd. En revanche, une conduite coulée en mode Eco sur routes secondaires permettra de descendre en-dessous des 20 kWh/100 km facilement.

En pratique, bien qu'annoncée à 476 km, il conviendra de tabler sur une autonomie réelle oscillant entre 260 (autoroute) et 350 km (ville et route) dans la pratique. La recharge est performante, aussi bien avec un chargeur AC de 11 kW pour usage domestique que la charge rapide jusqu'à 125 kW. Cette dernière permet de récupérer de 80% de la batterie en 30 à 40 minutes.

### Pour plus de polyvalence

L'ID.4 GTX mise donc plus sur une polyvalence accrue que la réelle sportivité. Sa transmission intégrale lui permet d'affronter les conditions de route hivernales en toute quiétude. La gestion de la motricité entre les essieux et les roues est admirable. Affiché à partir de 58 700.- francs, cette version GTX de l'ID.4 nécessite une rallonge de 7900.- francs par rapport à la version Pro Performance de 204 ch. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'informations

