



Weltpremiere des Golf GTE in Genf

- Volkswagen präsentiert den Golf GTE mit Plug-In-Hybridantrieb
- Neuer Golf GTE verbindet Elektromobilität mit Dynamik der GTI-Idee
- Golf GTE fährt bis zu 50 km rein elektrisch und bis zu 939 km im Hybridmodus
- Im Herbst 2014 auf dem Schweizer Markt

Volkswagen ist der weltweit erste Automobilhersteller, der – in einer Baureihe – alle derzeit relevanten Antriebsarten anbieten kann. Hintergrund: Das deutsche Unternehmen präsentiert auf dem Genfer Automobilsalon in einer Weltpremiere den neuen Golf GTE mit Plug-In-Hybridantrieb und komplettiert die Baureihe damit um eine fünfte Antriebsart (Benzin-, Diesel-, Erdgas-, Elektro- und Plug-In-Hybridantrieb).

Den Golf GTE kennzeichnet ein Durchschnittsverbrauch (NEFZ für Hybridfahrzeuge) von 1,5 l/100 km (analog 35 g/km CO₂) sowie eine rein elektrische Reichweite von 50 Kilometern; die Gesamtreichweite des 204 PS / 150 kW starken Golf GTE beträgt 939 Kilometer.

GTI, GTD, GTE

Der Name des Golf GTE steht in einer Linie mit den Abkürzungen GTI und GTD – zwei sportliche Ikonen im Golf-Programm. GT bedeutet Gran Turismo, ein Synonym für Sportlichkeit. Der erste GTI war 1976 das Urmeter dieser Klasse; heute ist er der erfolgreichste Kompakt-Sportwagen der Welt. Das «I» des GTI stand und steht für eine elektronische Einspritzung. Der GTD einte die GT-Idee ab 1982 erstmals mit der Dieseleinspritzung; ein zweiter GT-Bestseller war geboren. 2013 wurden beide Golf-Sportwagen – der GTI und der GTD – in ihrer neuesten Version vorgestellt. 2014 nun transferiert Volkswagen die GT-Philosophie der kompakten Sportlichkeit mit dem Golf GTE in ein drittes Modell.

Das Beste aus zwei Antriebswelten

Angetrieben wird der neue Golf GTE von zwei Motoren: einem 150 PS / 110 kW starken Turbobenzindirekteinspritzer (1.4 TSI) und einem Elektromotor mit 102 PS / 75 kW. Diese zwei Motoren fusionieren zu einer Systemleistung von besagten 204 PS / 150 kW. Sorgt allein der Elektromotor für Vortrieb, ist der Golf GTE bis zu 130 km/h schnell. Wird die volle Kraft des TSI genutzt, sprintet der GTE in 7,6 Sekunden auf 100 km/h; auf deutschen Autobahnen und den Rennstrecken dieser Welt erreicht der Volkswagen eine Höchstgeschwindigkeit von 222 km/h. Die «V/max» ist allerdings ein zweitrangiger Wert. Interessanter ist die Art und Weise, mit welcher souveräner Durchzugskraft die Allianz aus Otto- und Elektromotor

den Golf GTE dank eines maximalen Drehmomentes von 350 Nm beflügelt. Diese Dynamik unterscheidet den ersten «GTE» unter den Plug-In-Hybrid-Modellen von allen Wettbewerbern seiner Klasse.

Zero- Emission- und Langstrecken-Fahrzeug

Bei aller Dynamik bleibt der Golf GT E eines der weltweit effizientesten Autos. Wer täglich überwiegend auf Kurzstrecken unterwegs ist, kann wochenlang rein elektrisch und emissionsfrei fahren. Am Abend einfach wieder die Batterie an der üblichen Haushaltssteckdose in rund dreieinhalb Stunden (bis zum Erreichen von 100 Prozent der Ladekapazität) laden und fertig. Wird die Batterie via Wallbox (für die heimische Garage) oder öffentlicher Ladestation «betankt», reichen für die 100-Prozent-Ladung etwa zweieinhalb Stunden. Elektrisierend: Auch auf längeren Strecken kann der Fahrer oder die Fahrerin dank der intelligenten Steuerungsmöglichkeiten des Golf GTE dafür sorgen, dass am Ende der Reise – im womöglich urbanen Zielgebiet – ausschliesslich der emissionsfrei arbeitende Elektromotor zum Einsatz kommt. Sprich: Der Golf GTE ist ein dynamischer aber extrem sparsamer Allrounder für die lange Strecke und gleichzeitig ein Zero-Emission-Fahrzeug.

Die automobile Revolution heisst MQB

Mit dem Golf GTE schliesst Volkswagen wie dargestellt einen Kreis, der alle heute relevanten Antriebssysteme beinhaltet. Volkswagen geht diesen Weg, um das Potenzial aller Antriebsarten zu nutzen und damit – je nach individuellem Anforderungsprofil – einen ideal auf jeden Kunden zugeschnittenen Golf anbieten zu können. Möglich wird diese Angebotsvielfalt – Golf TSI (inklusive GTI), Golf TDI (inklusive GTD), Golf TGI, e-Golf und Golf GTE – durch den modularen Querbaukasten, kurz MQB genannt. Dieser 2012 erstmals mit dem aktuellen Golf eingeführte Technologiebaukasten steht für nicht mehr und nicht weniger als eine automobile Revolution. Denn die Ingenieure von Volkswagen haben mit diesem System die Voraussetzungen geschaffen, dass ein Volumenmodell wie der Golf technisch generell alle Antriebsarten aufnehmen kann. Deshalb entstehen im deutschen Volkswagenwerk Wolfsburg künftig – Stossstange an Stossstange – Golf-Versionen mit Benzin-, Diesel-, Erdgas-, Elektro- und Hybridantrieben. Sobald es der Fortschritt erlaubt, wird sich in dieses heute schon modernste Antriebsspektrum der Welt eines Tages auch der erste Golf mit Wasserstoff-Brennstoffzelle einreihen.

Zehn wichtige Fakten zur Weltpremiere des neuen Golf GTE:

1. Golf avanciert durch den GTE zum ersten Auto weltweit, das mit allen relevanten Antriebsarten angeboten wird.
2. Der neue Golf GTE ist Zero-Emission- und Langstrecken-Fahrzeug in einem.
3. Golf GTE fährt bis zu 50 Kilometer rein elektrisch; die Gesamtreichweite beträgt rechnerisch 939 Kilometer.
4. Niedrige 1,5 l/100 km Durchschnittsverbrauch (NEFZ) entsprechen einer CO₂-Emission von 35 g/km.
5. Der 1.4 TSI des Golf GTE entwickelt 150 PS / 110 kW, der Elektromotor bis zu 102 PS / 75 kW.
6. Die Systemleistung erreicht 204 PS / 150 kW; das höchste Drehmoment beträgt 350 Nm.
7. Nach dem GTI und dem GTD ist der GTE der dritte GT der Baureihe.

8. Der Golf GTE ist 222 km/h schnell und beschleunigt in nur 7,6 Sekunden auf 100 km/h.
9. Zur Serienausstattung gehören LED-Scheinwerfer und das Radiosystem Composition Media mit 6,5-Zoll-Display.
10. Der Golf GTE wird voraussichtlich im Herbst 2014 auf den Schweizer Markt kommen.

Das Plug-In-Hybridsystem des Golf GTE

Antriebskomponenten. Wie skizziert, wird der neue Golf GTE von einem 150 PS / 110 kW starken Turbobenzindirekteinspritzer (1.4 TSI) und einem Elektromotor mit 102 PS / 75 kW angetrieben. Die Systemleistung beider Motoren beträgt in Allianz 204 PS / 150 kW. Der Elektromotor wird über eine Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie mit Energie versorgt; die Kapazität dieser mit einer Flüssigkühlung ausgestatteten Batterie beträgt 8,8 kWh. Aufgeladen wird der Akku über eine Ladedose hinter dem VW-Emblem im Kühlergrill. Die Batterie wiegt 120 kg, der Golf GTE insgesamt 1'524 kg. Als Getriebe setzt Volkswagen ein automatisch schaltendes und speziell für den Hybrideinsatz entwickeltes 6-Gang-DSG mit einer Dreifachkupplung ein. Der Elektromotor wurde von Volkswagen in das Getriebegehäuse integriert. Zu den weiteren Komponenten des Hybridantriebs gehören unter anderem eine Leistungselektronik (wandelt den Gleichstrom der Batterie in Wechselstrom für den Elektromotor um) und ein Ladegerät. Ein elektromechanischer Bremskraftverstärker sowie ein elektrischer Klimakompressor sichern zudem auch im sogenannten «E-Modus» – hier treibt allein der Elektromotor den Golf GTE an – eine optimale und energieeffiziente Funktion von Bremsen und Klimaanlage.

Auf Knopfdruck ein Elektroauto. Der Golf GTE kann in verschiedenen Modi gefahren werden, die sich intuitiv erschliessen. Per Druck auf die «E-Mode»-Taste wechselt der Fahrer zum Beispiel bewusst in den «E-Modus» und macht den Golf GTE so zum Zero-Emission-Vehicle. Rein elektrisch ist der GTE bis zu 130 km/h schnell; die maximale Reichweite beträgt im «E-Modus» 50 Kilometer (bei zuvor vollständig geladener Batterie und in Abhängigkeit von Aussentemperatur und Fahrstil). Über die GTE-Taste wechselt der Fahrer indes in den gleichnamigen «GTE-Mode» und aktiviert damit die besonders sportliche Seite diese neuen Golf.

Design und Ausstattung des Golf GTE

Technik und Design im Einklang. Mit dem Golf GTE steht ein wegweisend umweltfreundliches und gleichzeitig sportliches Plug-In-Hybridsystem zur Verfügung. Kombiniert ist das alles mit einem Fahrwerk, das ebenso sportliche Handling- wie beste Komforteigenschaften bietet. Integriert ist dieses dynamische Technologiepaket in ein Auto, das durch sein hochklassiges Design und eine intuitiv ausgelegte Welt der Bedienungselemente überzeugt.

Exterieur. Die Crew um den Volkswagen Chefdesigner Klaus Bischoff schuf eine Visualität, in der die Insignien des GTI mit denen des e-Golf zu einem unverwechselbaren Auftritt verschmelzen. Klaus Bischoff erläutert die Differenzierungen: «Die Visualisierung des Elektroantriebs wird auch beim Golf GTE durch die prägnante C-Signatur des Tagfahrlichts realisiert. Alle anderen Design-Elemente der Frontpartie schlagen indes eine Brücke zum GTI.»

Rot wird Blau. Dort, wo beim GTI Rot dominiert, ist es beim GTE Blau. Der Chefdesigner weiter: «Eine bis in die Scheinwerfer hineinlaufende blaue Kühlergrill-Querspange setzt im Kontext der Volkswagen Elektromobilität weitere sportliche Akzente.» Wie der e-Golf, so wird der generell viertürige Golf GTE serienmässig mit LED-Doppelscheinwerfern auf den Markt kommen. Auch der Blinker und das Standlicht werden über LED-Technik realisiert. Ebenfalls in LED-Technik ausgeführt sind die abgedunkelten Rückleuchten. Eine seitliche Schwellerbeplankung und ein Dachkantenspoiler mit Side-Flaps sind weitere Parallelen zum GTI und GTD. Eigens für den GTE designt wurden indes die besonders aerodynamischen Alufelgen in den Grössen 16 Zoll (Serie), 17 Zoll und 18 Zoll.

Interieur. Analog zum Exterieur zeigt auch das sportliche Interieur des Golf GTE eine eindeutige Verwandtschaft zu den zwei anderen GTs der Baureihe. Doch auch hier gilt, dass anstatt Rot wie im GTI, Blau die dominante Farbe ist. Klaus Bischoff: «Die Volkswagen e-Mobilitätsfarbe Blau setzt im Bereich der Sitze, der Ziernähte und im Stoffdessin wertige Kontraste. Darüber hinaus schlägt die blaue Ambientebeleuchtung eine optische Brücke in die Welt der e-Mobilität.» Der Farbton der hellblauen Ziernähte am Lederlenkrad, an den Einfassungen der Fussmatten, in den Sitzen und an der Schalthebelverkleidung sowie blaue Zierelemente am Schaltknäuf passen farblich perfekt zu den blauen Exterieur-Details des Golf GTE.

Spezifische Instrumente und Displays des Golf GTE

Touchscreen. Jeder Golf ist mit einem Touchscreen ausgestattet. Im Fall des Golf GTE ist es das hochauflösende 6,5-Zoll-Display des hier serienmässigen Radiosystems «Composition Media». Optional ist das Radio-Navigationssystem «Discover Pro» erhältlich. Beide Geräte sind im GTE mit vielen zusätzlichen Funktionen ausgestattet. Dazu gehören ein «Reichweitenmonitor», eine «Energieflussanzeige», eine «Zero-Emission-Statistik», der «e-Manager» und – mit optionalem Navigationssystem an Bord – die «360°-Reichweite». Kostenlos werden sich zudem alle Besitzer des Golf GTE die App «Volkswagen Car-Net e-Remote» auf ihr Smartphone laden können; über die App lassen sich Funktionen steuern und Informationen abrufen.

Die zusätzlichen Funktionen des Radio- respektive Radio-Navigationssystems im Überblick:

Reichweitenmonitor: Er illustriert die aktuelle elektrische Reichweite des GTE; zudem wird das zusätzliche Reichweitenpotential durch das Abschalten etwaiger Nebenverbraucher angezeigt.

Energieflussanzeige: Sie stellt mittels einer animierten Grafik den Leistungsfluss beim Beschleunigen (blaue Pfeile) sowie Bremsen respektive Rekuperieren (grüne Pfeile) dar.

e-Manager: Hier können bis zu drei Abfahrts- und Ladezeiten programmiert werden; zur definierten Zeit stellt der Golf GTE die eingestellte Klimatisierung und den Ladestand der Batterie sicher. Parallel kann das Heizen oder Kühlen des Innenraumes via serienmässiger Standklimatisierung während des Ladens aktiviert werden. Die Klimatisierung erfolgt damit nicht zu Lasten der Batterieladung. Und das verlängert die elektrische Reichweite.

360°-Reichweite: Der aktuelle Aktionsradius im «E-Mode» wird durch die 360°-Reichweite in der Umgebungslandkarte dargestellt. Der markierte Bereich beschreibt die rein elektrische Reichweite bei einfacher Fahrstrecke. Ladestationen können angezeigt und von der Routenberechnung verwendet werden.

Car-Net e-Remote. Über die App «Volkswagen Car-Net e-Remote» können viele Einstellungen und Abfragen auch via Smartphone oder das Car-Net-Portal im Internet vorgenommen werden. Im Detail beinhaltet die App Zugriffe auf die Programmierung der Abfahrtszeit, die Klimatisierung, das Laden der Batterie sowie das Abfragen von Fahrzeugdaten und Fahrzeugstatus.

Powermeter als zentrales Instrument. Auf der linken Seite der Instrumente ergänzt das Powermeter den Drehzahlmesser; es zeigt unter anderem an, ob die Hochvoltbatterie via Rekuperation geladen oder Energie abgerufen wird. Sprich: Der Fahrer sieht über diese Leistungsanzeige, wieviel Systemleistung er abrufen respektive wie stark die Rekuperationsintensität ist. Der Tacho befindet sich nach wie vor rechts. In dem zwischen Powermeter und Tacho angeordneten Farbdisplay (Multifunktionsanzeige Premium) gibt es nun unter anderem eine permanente Anzeige der elektrischen Reichweite und des jeweiligen Betriebsmodus. Im unteren Segment der Multifunktionsanzeige erscheint in einem separaten LED-Feld – nach dem Starten des Motors – zudem der Hinweis «READY» für die Fahrbereitschaft des Elektromotors.

21. Februar 2014, Volkswagen Kommunikation

**AMAG Automobil- und Motoren AG
Volkswagen Kommunikation**

Livio Piatti

Leiter PR

Aarauerstrasse 20

5116 Schinznach-Bad

Telefon 056 463 94 61

Telefax 056 463 93 52

E-Mail: vw.pr@amag.ch

Internet: www.volkswagen.ch