



Golf eTSI, Golf eHybrid und Golf GTE

International Media Drive

Wolfsburg, August 2020

Hinweis: Diese Presseinformation sowie Bildmotive und Filme zu den neuen Golf Modellen mit Hybridantrieb finden Sie im Internet unter www.volkswagen-newsroom.com.

Alle Ausstattungsangaben gelten für den deutschen Markt.

1. Golf 1.0 eTSI DSG / 81 kW / – Verbrauch kombiniert (NEFZ): 4,3 l/100 km; CO₂: 98 g/km; Effizienzklasse A
2. Golf 1.5 eTSI DSG / 110 kW – Verbrauch kombiniert (NEFZ): 4,6 l/100 km; CO₂: 106 g/km; Effizienzklasse A
3. Golf 1.5 eTSI DSG / 96 kW – das Fahrzeug ist eine seriennahe Studie, Stand 24.08.2020.
4. Golf 1.4 eHybrid DSG / 150 kW – Verbrauch kombiniert (NEFZ): 1,4 – 1,2 l/100 km; 11,6 – 11,0 kWh/100 km; CO₂: 31 – 28 g/km; Effizienzklasse A+
5. Golf 1.4 GTE DSG / 180 kW – Verbrauch kombiniert (NEFZ): 1,7 l/100 km; 12,4 kWh/100 km; CO₂: 38 g/km; Effizienzklasse A+
6. www.isi.fraunhofer.de/de/presse/2017/presseinfo-26-2017-plug-in-hybridfahrzeuge.html
7. Golf GTI – seriennahe Studie
8. ID.3 – Stromverbrauch in kWh/100 km (NEFZ): 15,4-14,5 (kombiniert), CO₂-Emission in g/km: 0; Effizienzklasse: A+.



Inhalt

Golf eTSI, Golf eHybrid und Golf GTE

Auf den Punkt

Die News auf einen Blick Seite 03

Die neuen Golf Hybridmodelle Seite 03

Zentrale Aspekte

Golf eTSI – der 48V-Mild-Hybrid im Detail Seite 11

Golf eHybrid und Golf GTE – der Plug-In-Hybrid im Detail Seite 13

Golf eTSI, Golf eHybrid und Golf GTE – die Ausstattungen Seite 18



Auf den Punkt

48V-Mild-Hybrid und Plug-In-Hybrid:

Volkswagen bringt fünf elektrifizierte Golf auf den Markt

Die News auf einen Blick

- **Hybridoffensive.** Neuer Golf startet 2020 in fünf verschiedenen Hybridversionen durch – drei Mild-Hybrid und zwei Plug-in-Hybrid
- **eTSI.** Zwei Golf eTSI – mit 81 kW (110 PS) und 110 kW (150 PS) – sind die ersten Volkswagen mit neuem 48V-Mild-Hybridantrieb
- **eTSI-Ausblick.** Noch in diesem Jahr wird ein dritter Golf eTSI mit 96 kW (131 PS) auf den Markt kommen
- **48V-Power.** Neue Mild-Hybridssysteme sparen bis zu 0,4 l/100 km Kraftstoff und bieten außergewöhnlich gute Anfahrperformance
- **eHybrid.** Ab sofort bestellbar ist der neue Golf eHybrid mit einem 150 kW (204 PS) starken Plug-In-Hybridantrieb
- **GTE.** In diesen Tagen startet der neue Golf GTE durch. Sein Plug-In-Hybridantrieb entwickelt 180 kW (245 PS)
- **E-Reichweite vergrößert.** 80 km (eHybrid) und 62 km (GTE) – deutlich höhere elektrische Reichweite als beim Vorgänger (47 km)
- **Gesamtreichweite vergrößert.** Plug-In-Hybridmodelle ermöglichen Gesamtreichweiten von 870 km (eHybrid) und 745 km (GTE)
- **Start immer elektrisch.** Golf eHybrid und Golf GTE starten stets elektrisch und sind damit lokal emissionsfrei unterwegs
- **Prädiktive Hybridsteuerung.** Die clevere Elektronik bezieht GPS- und Streckendaten in die Regelung des Antriebs mit ein

Pressekontakt:

Volkswagen Communications
Product Communications
Bernd Schröder
Sprecher Product Line Compact
Tel: +49 5361 9-36867
bernd.schroeder1@volkswagen.de

Product Communications
Philipp Dörfler
Sprecher Product Line Compact
Tel: +49 5361 9-87633
philipp.doerfler@volkswagen.de

Die neuen Golf Hybridmodelle

Wolfsburg, August 2020. Volkswagen bringt ein völlig neues Spektrum innovativer 48V-Mild-Hybrid-, Plug-In-Hybrid- und Elektromodelle auf den Markt. Zu den volumenstärksten Fahrzeugen dieser Elektromobilitätsoffensive gehört der Golf – der mit mehr als 35 Millionen gebauten Exemplaren



Mehr unter
volkswagen-media-services.com



erfolgreichste Volkswagen. Seit Ende 2019 am Start: die achte Generation. Sie wird künftig mit fünf Hybridantrieben in verschiedensten Leistungsklassen antreten. Bereits auf dem Markt: der neue Golf 1.0 eTSI¹ mit 81 kW (110 PS) und der Golf 1.5 eTSI mit 110 kW (150 PS)² – angetrieben von den ersten 48V-Mild-Hybridssystemen (eTSI) der Marke. Beide Motoren sind ebenso sparsam wie kraftvoll und bieten dank elektrischem Zusatz-Boost eine außergewöhnlich gute Anfahrperformance. Ihnen wird 2020 eine weitere 48V-Mild-Hybridversion mit 96 kW (131 PS)³ folgen. Stets serienmäßig an Bord: ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG). Alle Golf eTSI werden in den Ausstattungsversionen „Life“ (praktisch), „Style“ (exklusiv) und „R-Line“ (sportlich) bestellbar sein.

Zwei neue Plug-In-Hybridantriebe. In diesen Tagen kommen zudem zwei neue Plug-In-Hybridmodelle in den Handel: der Golf eHybrid⁴ und der Golf GTE⁵. Diese Golf sind mit einer extern ladbaren Lithium-Ionen-Batterie ausgestattet, deren Energiegehalt im Vergleich zum Plug-In-Hybridmodell der abgelösten siebten Golf Generation um 50 Prozent auf 13 kWh vergrößert wurde. Angetrieben werden die zwei Plug-In-Hybridmodelle entweder vom E-Motor, von einem drehmomentstarken TSI (Turbobenziner) oder beiden Maschinen gemeinsam. Der Antrieb des neuen Golf eHybrid entwickelt eine Systemleistung von 150 kW (204 PS). Dieser Golf wird grundsätzlich in der edlen Ausstattungsversion „Style“ angeboten und empfiehlt sich als ein besonders komfortorientiertes Plug-In-Hybridmodell. Der Golf eHybrid verbraucht lediglich 11,0 kWh/100 km (NEFZ). Die rein elektrische Reichweite beträgt bis zu 80 Kilometer; die Gesamtreichweite liegt bei 870 Kilometern (beide Werte NEFZ). Auf eine starke sportliche Performance ausgelegt ist der ebenfalls höchst sparsame Golf GTE. Hier stellt der Antrieb eine Systemleistung von 180 kW (245 PS) zur Verfügung – damit erreicht die Fusion aus E-Maschine und TSI das Leistungsniveau des aktuellen Golf GTI⁷. Bis zu 62 Kilometer kann der Golf GTE bei einem Energieverbrauch von 12,4 kWh rein elektrisch gefahren werden. Gesamtreichweite: 745 Kilometer (alle drei GTE-Werte ebenfalls NEFZ).



Deutlich sparsamer als der Vorgänger. Wie sparsam die neuen Plug-In-Hybridmodelle sind, zeigt ein Vergleich zwischen dem Golf eHybrid und dem exakt gleichstarken Golf GTE (150 kW / 204 PS) der nun abgelösten Golf Generation 7. Der neue Golf eHybrid kommt auf einen kombinierten NEFZ-Kraftstoffverbrauch von 1,2 l/100 km und besagte 11,0 kWh als NEFZ-Stromverbrauch. Das sind 0,7 l/100 km weniger Kraftstoffverbrauch und 1,1 kWh/100 km weniger Stromverbrauch als beim abgelösten Golf GTE auf Basis der Golf Generation 7. Mit 80 zu 47 Kilometern verbesserte sich auch die elektrische Reichweite signifikant. Ein deutliches Plus kennzeichnet ebenso die Gesamtreichweite des neuen Golf eHybrid: 870 km zu 760 km.

Elektrische Mobilität für alle. Mit drei neuen eTSI und zwei neuen Plug-In-Hybridantrieben ist der Golf fortan der Volkswagen mit dem größten Hybridspektrum. Zusammen mit dem ebenfalls neuen, vollelektrischen ID.3⁸, für den es drei verschiedene Batteriegrößen geben wird, bietet Volkswagen damit künftig eines der am konsequentesten elektrifizierten Kompaktklasse-Programme der Welt an.

Golf eTSI – Segelfunktion nutzt kinetische Energie

Hightech-TSI plus 48 Volt. Mit den neuen eTSI-Motoren offeriert Volkswagen für den Golf ein preiswertes Spektrum elektrifizierter, höchst effizienter Antriebe, die unabhängig von jeglicher Ladeinfrastruktur arbeiten. Die technische Basis der neuen 48V-Mild-Hybridantriebe bilden in den Leistungsstufen mit 110 kW und 96 kW hochinnovative und effiziente 1,5-Liter-Vierzylinder-TSI mit temporärer Zylinderabschaltung (ACT); im Golf eTSI mit 81 kW kommt indes ein 1,0-Liter-Dreizylinder-TSI zum Einsatz. Das Novum der eTSI ist ihr 48-Volt-System. Ein sogenannter 48V-Riemen-Startergenerator und eine 48V-Lithium-Ionen-Batterie perfektionieren dabei die Performance und senken den Kraftstoffverbrauch gegenüber einem vergleichbaren, ebenfalls mit Automatikgetriebe ausgestatteten Antrieb. Beispiel Golf 1.5 eTSI mit 110 kW: Sein kombinierter NEFZ-Verbrauch liegt bei lediglich 4,6



l/100 km. Zum Vergleich: Der abgelöste Golf 7 kam als 1.5 TSI mit 110 kW und DSG auf einen NEFZ-Verbrauch von 5,0 l/100 km.

Beim Segeln Kraftstoff sparen. Alle eTSI verfügen über eine leistungsfähige Rekuperationsfunktion (Energierückgewinnung); die Brems- respektive Verzögerungsenergie wird in der 48V-Batterie gespeichert. Der Akku macht es möglich, mit komplett abgeschaltetem Verbrennungsmotor zu „segeln“; alle wichtigen Systeme an Bord wie die Bremsen oder die elektromechanische Servolenkung werden bei deaktiviertem TSI-Motor über die 48V-Batterie weiterhin mit Strom versorgt. Der Wiederstart des Motors ist dank des 48V-Systems zudem extrem komfortabel. Darüber hinaus bieten die eTSI durch das elektrische Boosten eine außergewöhnlich dynamische Anfahrperformance, da sofort ein hohes Drehmoment zur Verfügung steht.

Golf eHybrid und Golf GTE – elektrischer Booster und Zero Emission

Große Reichweiten – elektrisch und hybridisch. Die neuen Plug-In-Hybridantriebe machen den Golf temporär zu einem Zero Emission Vehicle. Darüber hinaus bietet die Kombination aus einem 1,4-Liter-TSI, einer E-Maschine und einer Lithium-Ionen-Batterie unter der Rücksitzbank eine faszinierende Kombination aus minimalem Verbrauch und einer sehr kraftvollen Leistungsentfaltung. Der Golf eHybrid entwickelt praktisch aus dem Stand heraus ein Systemdrehmoment von 350 Nm; der Golf GTE bietet sogar 400 Nm.

Zero Emission im Alltag. Die großen elektrischen Reichweiten verschieben das Einsatzspektrum der zwei neuen Golf Plug-In-Hybridmodelle im täglichen Betrieb in die Richtung reiner Zero Emission Vehicle. Denn mit bis zu 80 elektrischen Kilometern decken der Golf eHybrid und der Golf GTE die Tagesdistanzen der meisten beruflichen Pendler ab. Generell gilt, dass praktisch alle Kurzstreckenfahrten mit diesen Volkswagen lokal emissionsfrei stattfinden. Und zwar automatisch, da sowohl der Golf eHybrid als auch der Golf GTE selbst bei ausreichend geladener Batterie stets im rein elektrischen



„E-Mode“ die Fahrt beginnen (außer bei Batterie-Temperaturen von unter -10°C). Aus diesem Grund kommen Käufer dieser Modelle in vielen Ländern auch in den Genuss einer staatlichen Förderung. Dass im übrigen Plug-In-Hybridautos mitunter weniger oft als Elektrofahrzeuge geladen werden, ist ein Vorurteil, das das renommierte Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI) zusammen mit dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) in einer großangelegten Studie – durchgeführt in den USA und Deutschland – bereits Ende 2017⁶ widerlegt hat. Da beide Modelle zudem mit bis zu 130 km/h rein elektrisch gefahren werden können, lassen sich auch auf Schnellstraßen größere Distanzen rein elektrisch zurücklegen. Darüber hinaus ist es möglich, während einer längeren Reise elektrische Energie zu reservieren, um zum Beispiel in einem urbanen Zielgebiet auf jeden Fall lokal emissionsfrei im „E-Mode“ unterwegs sein zu können. Beim Start gibt der Fahrer einfach via Infotainmentsystem ein, wieviel Prozent der Batteriekapazität reserviert werden soll. Dazu muss die Batterie beim Start nicht einmal voll aufgeladen sein, da sie auch unterwegs per TSI-Motor und durch Rekuperation geladen werden kann.

Prädiktive Hybridstrategie. Die intelligente Soft- und Hardware des Golf trägt dazu bei, die elektrische Reichweite zu vergrößern und den Verbrauch zu senken. Ein Beispiel: Beide Plug-In-Hybridmodelle sind serienmäßig mit dem Navigationssystem „Discover Media“ ausgestattet. Zum einen binden die Navigationssysteme via Kartendaten und GPS die Topographie mit in die Routenberechnung ein, um so die am effizientesten befahrbare Strecke – etwa mit wenigen Steigungen – anbieten zu können. Zum anderen kann der Golf dank Navigationssystem prädiktiv – vorausschauend – Hinweise an den Fahrer übermitteln, damit der etwa vor einer Kurve frühzeitig verzögert, um so die optimale Rekuperation nutzen zu können. Bei aktivem und ebenfalls serienmäßigem ACC – der automatischen Distanzregelung – regeln das die Golf mit Plug-In-Hybridantrieb sogar automatisch. Ganz gleich ob im manuellen Fahrmodus oder per ACC unterwegs, erkennen die Plug-In-Hybridmodelle dank der prädiktiven Hybridstrategie zum Beispiel Ortseinfahrten und



passen so bereits im Vorfeld automatisch im Modus „Hybrid“ den Einsatz der E-Maschine an.

Laden per Plug-In. Voll aufgeladen wird die Batterie des Golf eHybrid und Golf GTE in der Regel extern. Und zwar über eine Schnittstelle im vorderen Kotflügel auf der Fahrerseite. Dort wird das Ladekabel eingesteckt. Mit diesem „Plug-In“ erklärt sich auch die Bezeichnung des Hybridantriebs. Geladen wird je nach Stromquelle mit 2,3 oder 3,6 kW Wechselstrom (AC). Mit 230 Volt bei 2,3 kW über das normale Haushaltsnetz ist die Batterie in fünf Stunden wieder geladen, wenn sie zuvor komplett leer gewesen ist. Dient als Stromquelle zum Beispiel eine Volkswagen Wallbox oder eine Ladesäule mit 360 Volt und einem auf 3,6 kW ausgelegten Ladekabel, verkürzt sich die Ladezeit auf drei Stunden und 40 Minuten. Das im Wagen integrierte Ladegerät managt das Laden vollautomatisch; der Fahrer muss lediglich die Stecker verbinden. Zudem kann er via Infotainmentsystem oder „We Connect“-App auf dem Smartphone den Zeitpunkt des Ladens steuern, um zum Beispiel günstigen Nachtstrom zu nutzen. Komfortabel: Sowohl während des Ladens mit angeschlossenem Ladekabel sowie generell beim Parken lässt sich der Innenraum vor dem Start kühlen oder erwärmen.

Ausbau der Ladeinfrastruktur. Generell gilt, dass auch das elektrische Laden unterwegs immer einfacher und selbstverständlicher wird, da der Volkswagen Konzern die Ladeinfrastruktur permanent weiter ausbaut: Bis 2025 wird das Unternehmen gemeinsam mit seinen Handelspartnern rund 35.000 Ladepunkte in Europa installieren; viele davon sind öffentlich zugänglich. Hinzu kommen die flexiblen Schnellladesäulen von Volkswagen Group Components, die überall dort aufgestellt werden können, wo kurzfristig Bedarf besteht – etwa bei großen Veranstaltungen. Per Anschluss an das Niederspannungsnetz werden sie zu festen Ladepunkten, dank Schnellladetechnik (bis zu 150 kW Leistung) können sie zwei E-Autos oder Plug-In-Hybridfahrzeuge gleichzeitig laden.

Effizienz, die Spaß macht. Der Golf eHybrid und der Golf GTE sind nicht nur effiziente und temporär lokal emissionsfrei fahrende Volkswagen, sondern



auch sehr dynamische Modelle. Beide Golf haben einen 1,4-Liter-TSI-Motor und einen Elektromotor des Typs HEM80evo an Bord; die E-Maschine bildet zusammen mit dem für diesen Einsatz konstruierten 6-Gang-DSG (DQ400e) eine kompakte Einheit. Wird die volle Systemleistung von 150 kW genutzt, beschleunigt der Golf eHybrid in 7,4 Sekunden auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit erreicht der komfortable Golf bei 220 km/h. Der 225 km/h schnelle Golf GTE legt den klassischen Sprint mit seinen 180 kW in 6,7 Sekunden zurück und punktet so als Sportwagen unter den kompakten Hybridmodellen. Entscheidend sind in beiden Fällen jedoch nicht die Höchstgeschwindigkeit und der Sprint. Vielmehr ist es die Art der Kraftentfaltung, die prägnant und faszinierend ist: Die E-Maschine wirkt wie ein zusätzlicher Booster, der den Turbomotor unterstützt und permanent ein souveränes Drehmoment zur Verfügung stellt.

Serienmäßig exklusiv. Volkswagen bietet den Golf eHybrid in der gehobenen Ausstattungsversion „Style“ an. Analog zum Vorgänger wird der Golf GTE indes wieder als eigenständiges Modell mit einer entsprechend individualisierten „GTE“-Ausstattung starten. In jedem Fall immer serienmäßig: Features wie das neue „Digital Cockpit Pro“ (digitale Instrumente mit Hybridanzeigen) und das Navigationssystem „Discover Media“ inklusive Streaming, Internet und DAB+, Telefonschnittstelle mit induktiver Ladefunktion und Sprachbedienung. Ebenfalls Standard an Bord dieser Hybridmodelle: eine Verkehrszeichenerkennung, ein Multifunktions-Lederlenkrad, der Notbremsassistent „Front Assist“, die Klimaautomatik „Air Care Climatronic“, eine Rekuperationsfunktion, das lokale Warnsystem „Car2X“, das neue schlüssellose Startsystem „Keyless Start“, LED-Plus-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten sowie 17-Zoll-Leichtmetallräder. Fahrer und Beifahrer sitzen im Golf eHybrid auf Sport-Komfortsitzen; im Golf GTE kommen individualisierte Top-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen im GTI-Stil zum Einsatz. Im Golf eHybrid zudem Serie: der „Travel Assist“ für das assistierte Fahren bis 210 km/h (inklusive automatischer Distanzregelung „ACC“ und Spurhalteassistent „Lane Assist“). Der Golf GTE ist indes mit Details wie sportlich



designnten Stoßfängern und Seitenschwellern, einer LED-Lichtleiste im Kühlergrill sowie weiteren GTE-spezifischen Individualisierungen im Ex- und Interieur ausgestattet.



Golf eTSI – der 48V-Mild-Hybrid im Detail

Die Antriebskomponenten

48V plus 12V. Das neue 48V-System trägt dazu bei, Kraftstoff zu sparen. Und zwar bis zu 0,4 l/100 km. Die 48V-Technologie ermöglicht mit vergleichsweise kleinen Leitungsquerschnitten sowie einer kompakten Batterie und einem dadurch geringen Zusatzgewicht die Übertragung höherer elektrischer Leistungen. Dies führt beim Bremsen / Verzögern zur Rekuperation einer deutlich größeren Energiemenge. Mit der in der 48V-Lithium-Ionen-Batterie gespeicherten Energie wird das 12V-Bordnetz versorgt und ein sogenannter 48V-Riemen-Startergenerator angetrieben. Dieser Riemen-Startergenerator übernimmt die Rolle der Lichtmaschine und des Anlassers; gleichzeitig fungiert er als kleiner, leichter Elektromotor, der beim Anfahren verzögerungsfrei das Antriebsdrehmoment erhöht. Die Kraft des Generators wird dabei durch den Riementrieb übertragen. Zudem startet er kaum spürbar den während der Fahrt so oft wie möglich – beim Segeln – abgeschalteten Verbrennungsmotor. In diesem Fall versorgt die 48V-Batterie alle wichtigen Systeme des Golf eTSI mit Energie. Fest steht: Der 48V-Mild-Hybridantrieb verbindet niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte mit einer ausgezeichneten Anfahrperformance, die von Systemen ohne elektrischen Boost in dieser Form kaum erreicht wird.

EA211 und 7-Gang-DSG. Die antriebstechnische Basis der neuen 48V-Mild-Hybridsysteme bilden ein 1,0-Liter- und zwei 1,5-Liter-TSI-Motoren. Alle drei TSI gehören zur hochmodernen TSI-Baureihe EA211. Die Schaltarbeit übernimmt serienmäßig ein automatisches 7-Gang-DSG (DQ200). Stets an Bord: ein Ottopartikelfilter. Alle eTSI des neuen Golf erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM.

eTSI mit 81 kW. Der 1.0 TSI ist ein Dreizylindermotor mit 999 cm³ Hubraum. Er entwickelt eine Leistung von 81 kW (110 PS); zwischen 2.000 und 3.000 U/min steht das maximale Drehmoment von 200 Nm zur Verfügung. Der



Hightechmotor arbeitet mit dem besonders effizienten, hoch verdichteten „TSI-Miller Brennverfahren“ und einem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG).

eTSI mit 96 kW. In den höheren Leistungsstufen kommt ein 1.498 cm³ großer Vierzylinder zum Einsatz. Die Version mit 96 kW (131 PS) zeichnet ebenfalls das „TSI-Miller Brennverfahren“ und ein VTG-Turbolader aus. Zwischen 5.000 und 6.000 U/min entwickelt der Motor seine höchste Leistung. Das maximale Drehmoment beträgt wie beim 1.0 TSI exakt 200 Nm; diese Kraft steht beim 1,5-Liter-Motor allerdings im größeren Drehzahlbereich von 1.400 und 4.000 U/min zur Verfügung.

eTSI mit 110 kW. Der 1.5 TSI mit 110 kW (150 PS) liefert seine höchste Leistung wie die 96-kW-Maschine zwischen 5.000 und 6.000 U/min. Bei beiden 1,5-Liter-Motoren werden zwei der vier Zylinder dank eines aktiven Zylindermanagements (ACT) so oft wie möglich und unmerklich abgeschaltet. Das reduziert den Verbrauch und die Emissionen. Das maximale Drehmoment des 110-kW-Motors erreicht 250 Nm und steht zwischen 1.500 und 3.500 U/min zur Verfügung. Der Golf eTSI mit 150 PS ist 224 km/h schnell.



Golf eHybrid und Golf GTE – der Plug-In-Hybrid im Detail

Die Antriebskomponenten

Erweitertes Plug-In-Hybridspektrum. Volkswagen bietet den neuen Golf künftig in zwei Plug-In-Hybridversionen an: als Golf eHybrid und Golf GTE. Der Vorgänger war ausschließlich als Golf GTE erhältlich. Der neue Golf eHybrid ist mit einer Systemleistung von 150 kW (204 PS) und einem Systemdrehmoment von 350 Nm in der exklusiven Ausstattungslinie „Style“ erhältlich – ein Spiegelbild seiner komfortorientierten Positionierung. Sehr sportlich positioniert ist der neue Golf GTE. Das Design, die Abstimmung und die Ausstattung dieser Version schlagen eine Brücke zum Golf GTI. An dieser Ikone orientieren sich mit 180 kW (245 PS) und 400 Nm auch die Systemleistung und das Systemdrehmoment. Mit der größeren Spreizung der Plug-In-Hybridmodelle wird Volkswagen dem stetig wachsenden Kundenspektrum gerecht, das sich heute für ein Modell mit diesem intelligenten und vielseitigen Antrieb entscheidet.

50 Prozent größere Batterie. Im Vergleich zum Vorgänger wurde der Energiegehalt der Batterie der neuen Plug-In-Hybridmodelle deutlich vergrößert – und zwar um 50 Prozent auf 13 kWh. Vorteil: ein deutliches Plus an elektrischer Reichweite. Sie stieg auf bis zu 80 Kilometer.

Allianz aus E und TSI. Beide Modelle nutzen zum Vortrieb die Allianz eines 110 kW (150 PS) starken 1,4-Liter-TSI (EA211) und eines Elektromotors des Typs HEM80evo, der im Peak bis zu 80 kW (110 PS) Leistung abgibt. Der TSI entwickelt ein Drehmoment von 250 Nm, die E-Maschine 330 Nm. Über eine eigene Software-Applikation ist es im Fall des Golf GTE möglich, aus dieser Antriebsallianz eine nochmals höhere Systemleistung und ein ebenfalls kraftvolleres Systemdrehmoment abzurufen, um so die für einen „GTE“ typische Performance zu ermöglichen. Unabhängig von der Leistung gilt, dass beide Plug-In-Hybridmodelle die Abgasnorm Euro 6d-ISC-FCM und die höchste Effizienzklasse A+ erfüllen.



Start im „E-Mode“. Beide Golf sind darauf ausgelegt, insbesondere Kurzstrecken rein elektrisch zu absolvieren. Deshalb starten sie bei ausreichend geladener Batterie stets im „E-Mode“. Der Golf eHybrid und der Golf GTE werden so zum Beginn jeder Fahrt automatisch zu Zero Emission Vehicles. Wer viel Kurz- und wenig Langstrecke fährt, wird mit diesen zwei Golf nur äußerst selten eine Tankstelle besuchen.

Langstrecke im Modus „Hybrid“. Auf längeren Strecken und oberhalb von 130 km/h unterstützt der kraftvolle E-Motor den effizienten Benziner (TSI). Dabei steigert das wirkungsgradoptimierte Zusammenspiel von Elektro- und Verbrennungsmotor die Effizienz. Sprich: Elektrische Energie kann im Golf eHybrid und Golf GTE zum rein elektrischen Fahren, zum Fahren als Hybridfahrzeug oder auch zur Verbesserung der Performance genutzt werden. Dabei wirkt der elektrische Schub wie ein zusätzlicher Booster. Die neue Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie – positioniert im Fahrzeugboden vor der Hinterachse – versorgt den E-Motor mit Energie. Eine Leistungselektronik wandelt dabei den Gleichstrom der Batterie in Wechselstrom für den Elektromotor um. Getriebeseitig arbeiten beide Golf mit einem automatisch schaltenden und speziell für den Hybrideinsatz entwickelten 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DQ400E). Angetrieben wird die Vorderachse.

Zwei statt fünf Betriebsmodi. Geladen werden kann die Hochvolt-Batterie über das externe Stromnetz oder während der Fahrt via TSI-Motor und Rekuperation. Um am Ende einer längeren Fahrt in der Stadt gezielt im „E-Mode“ unterwegs sein zu können, hat Volkswagen die Betriebsmodi des Hybridsystems neu konfiguriert und damit das Nachladen der Batterie während der Fahrt vereinfacht. Statt wie im Vorgänger fünf Betriebsmodi, gibt es nur noch zwei: den „E-Mode“ (rein elektrisches Fahren) und „Hybrid“ (automatischer Wechsel bzw. manueller zwischen E- und TSI-Motor). Die zwei bisherigen Modi „Battery Hold“ (Ladezustand der Batterie halten) und „Battery Charge“ (Batterie mittels TSI laden) wurden in den Modus „Hybrid“ in-



tegiert. Der frühere „GTE-Modus“ wird in beiden Modellen nun vom Fahrprofil „Sport“ abgedeckt; im Golf GTE stehe hier auch hier ein höheres Systemdrehmoment und eine höhere Systemleistung zur Verfügung.

Infotainmentdisplay – Hybridfunktionen und -anzeigen

Skalierbarer Batteriespeicher. Der Golf eHybrid und der Golf GTE sind serienmäßig mit 10,0 Zoll großen digitalen Instrumenten („Digital Cockpit Pro), einem ebenfalls 10,0 Zoll großen Infotainmentdisplay und einem Multifunktionslenkrad ausgestattet. Darüber hinaus gibt es zentral angeordnete digitale Touchfelder mit Direkteinstiegstasten für eine intuitive und einfache Bedienung. Um die Batterie während der Fahrt zu laden, aktiviert der Fahrer entweder über die Direkteinstiegstaste „Mode“ unterhalb der Klimasteuerung oder via Infotainmentdisplay das Auswahlmü „Antriebsmodus“. Dort stehen zentral in der obersten Ebene der „E-Mode“ und der Modus „Hybrid“ zur Wahl. Betätigt der Fahrer das Feld „Hybrid“, hat er Zugriff auf eine in zehn Stufen skalierte (0 bis 100 Prozent) Batterie. Sie zeigt den aktuellen Ladezustand an. Der Fahrer erkennt den jeweiligen Ladezustand intuitiv an der entsprechenden Anzahl der hellblau leuchtenden Batterie-Segmente. Neben der Batterie befindet sich ein Symbol mit einem stilisierten Zahnrad. Tippt der Fahrer auf dieses Symbol, gelangt er in den manuellen „Hybrid“-Modus. Der Fahrer hat nun die Möglichkeit, den Batterie-Ladezustand zu halten (via Gleichheitszeichen „=“) oder aber in 20-Prozent-Schritten zu erhöhen (Pfeil nach oben „^“) respektive bis auf ein definiertes Niveau sinken zu lassen (Pfeil nach unten „v“). Um den manuellen „Hybrid“-Modus zu verlassen und beide Antriebe wieder automatisch zu nutzen, muss der Fahrer lediglich einmal auf die Batterie tippen.

Serienmäßige Fahrprofilauswahl. Im selben Menüpunkt ist unterhalb der Antriebsmodi die Fahrprofilauswahl mit den Profilen „Eco“, „Comfort“, „Sport“ und „Individual“ angeordnet. Im Modus „Sport“ werden Parameter wie die Antriebscharakteristik, der Motorsound, die Kennlinien der Lenkung



oder die automatische Distanzregelung ACC besonders dynamisch konfiguriert. Im Modus „Eco“ arbeiten alle Systeme bis hin zur Klimaanlage maximal energiesparend, im Modus „Comfort“ höchst komfortabel. Im Modus „Individual“ können alle Parameter bis hin zur Lichtassistenz manuell eingestellt werden. Hat der Golf die optionale adaptive Fahrwerksregelung DCC an Bord, kann der Fahrer über einen digitalen Slider auch das Fahrwerk von betont komfortabel bis extrem sportlich individuell abstimmen.

„Digital Cockpit Pro“ – Hybridfunktionen und -anzeigen

Drei Grundlayouts. Im „Digital Cockpit Pro“ kann der Fahrer über die digitale Lenkradtaste „View“ zwischen drei verschiedenen Grundlayouts wechseln. Erstens: einem klassischen Layout mit äußeren Rundinstrumenten und einer mittig angeordneten Anzeige. Zweitens: einem reduzierten Layout mit außen quadratischen Feldern und einer ebenfalls mittig angeordneten Anzeige. Drittens: dem sogenannten Navigationslayout, bei dem die Straßenkarte im Hintergrund über das gesamte Display gezogen ist, links und rechts aber auch die zwei reduzierten Infofelder angezeigt werden.

Powermeter als zentrale Anzeige. Im „Digital Cockpit Pro“ wird im unteren Rand bei beiden Plug-In-Hybridmodellen unter anderem die Startbereitschaft („READY“), der Ladefluss der Batterie (entladen, laden, halten) und die Gesamtreichweite (Tank und Batterie) angezeigt. Statt eines Drehzahlmessers ist im Layout mit klassischen Rundinstrumenten grundsätzlich ein Powermeter aktiv (links angeordnet). In der linken Hälfte dieser Skala wird angezeigt, ob der Fahrer elektrische Energie abrufen (Power / blauer Bereich) oder elektrische Energie durch das Rekuperieren in die Batterie einspeist (Charge / grüner Bereich); die rechte Hälfte der Skala zeigt indes die Drehzahl des TSI an. Steht die Drehzahl bei null ist das für den Fahrer ein zusätzlicher Hinweis, dass der Wagen rein elektrisch fährt oder segelt. Nutzt der Fahrer die E-Maschine beim starken Beschleunigen als zusätzlichen Booster, wird auch das angezeigt (Boost).



Neuer „GTE“-View. Eine Besonderheit bietet der Golf GTE. Hier kann der Fahrer ein viertes Grundlayout per „View“-Feld aktivieren: die „GTE“-Anzeige. Dabei erscheint in der Mitte des Displays ein zentrales, großes Powermeter (wieder mit Charge-, Power-, Boost- und Drehzahlanzeige) als Rundinstrument – in der Mitte werden in blau die Buchstaben GTE eingeblendet. Die Rundinstrumente links und rechts sind in diesem Fall entsprechend verkleinert. Die Grafik mit dem zentralen Powermeter ist eine digitale Hommage an die Cockpitanzeigen klassischer Sportwagen.

Einfache Auswahl verschiedenster Infos. Über Pfeile in der rechten Spange des Multifunktionslenkrades und ein dort zentral positioniertes OK-Feld als bestätigende Return-Funktionen kann der Fahrer die drei Grundanzeigen im „Digital Cockpit Pro“ – links, Mitte, rechts – mit verschiedenen allgemeinen und Hybrid-spezifischen Anzeigen belegen. Etwa den Ladestand der Batterie in Prozent oder die Restreichweiten via TSI und E-Maschine. Ebenso ließen sich schnell und einfach Anzeigen wie der Durchschnittsverbrauch oder die Titelanzeige der Mediathek einblenden. Allein der Fahrer entscheidet, welches Instrument welche Infos übernimmt. All diese Einstellungen werden in der Regel nicht permanent gewechselt, sondern – ähnlich wie ein Smartphone – dem eigenen Geschmack respektive dem Bedarf folgend einmal konfiguriert und für den jeweiligen Fahrer gespeichert.



Golf eTSI, Golf eHybrid und Golf GTE – die Ausstattungen

Wie es Euch gefällt. Der Golf eTSI kann in den drei Ausstattungsversionen „Life“, „Style“ und „R-Line“ konfiguriert werden. Der Golf eHybrid wird grundsätzlich in der exklusiv-edlen Linie „Style“ angeboten, der Golf GTE als eigenständiger „GTE“. Die Umfänge dieser Ausstattungen im Überblick:

„Golf“ – die Grundausstattung aus Ausgangspunkt. Ganz gleich ob „Life“, „Style“, „R-Line“ oder „GTE“ – alle Versionen basieren auf der Grundausstattung „Golf“, die sich dann modellspezifisch ändert und erweitert. Zu diesem Grundpaket gehören Assistenzsysteme wie der Spurhalteassistent „Lane Assist“, der Notbremsassistent „Front Assist“ mit Fußgänger- und Radfahrererkennung, die elektronische Differenzialsperre XDS und Car2X (lokale Kommunikation mit anderen Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur). Digitalisiert und vernetzt sind im Interieur das „Digital Cockpit“ (Basissystem) und das 8,25-Zoll-Radiosystem „Composition“; integriert sind hier die mobilen Online-Dienste und -Funktionen von „We Connect“ und „We Connect Plus“. Ebenfalls Serie: ein Multifunktionslenkrad, eine 1-Zonen-Klimaautomatik („Climatronic“), das schlüssellose Startsystem „Keyless-Start“, eine Bluetooth-Telefonvorbereitung, LED-Scheinwerfer, LED-Rückleuchten, LED-Tagfahrlicht, LED-Leseleuchten sowie zwei USB-C-Steckdosen.

„Life“. Über „Golf“ hinaus gehören zu „Life“ serienmäßig unter anderem die 16-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Norfolk“, eine Exterieur-Ambientebeleuchtung inklusive einer Logo-Projektion auf den Untergrund und eine Beleuchtung der Türgriffmulden, eine Schnittstelle zum induktiven Laden des Smartphones, „Wireless App-Connect“ (drahtlose iPhone-Integration), eine Mittelarmlehne vorn (mit zwei USB-Schnittstellen und Luftausströmern), eine Mittelarmlehne hinten (inklusive Durchladefunktion), Chromelemente im Bereich der Luftausströmer sowie der Fensterheberschalter und der Spiegeleinstellung, der „ParkPilot“ als Einparkhilfe sowie das automatisch



aktivierte Autobahn- und Stadtlicht. Ebenfalls serienmäßig: Lendenwirbelstützen vorn, die Höheneinstellung des Beifahrersitzes, Smartphone- und Kartentaschen an den Vordersitzen, ein funktionsseitig erweitertes Infotainmentsystem, eine 12V-Steckdose im Kofferraum, beleuchtete Make-up-Spiegel in den Sonnenblenden und ein variabler Ladeboden. Der Golf hat ab der Ausstattungslinie „Life“ zudem eine in zehn Farben einstellbare Interieur-Ambientebeleuchtung an Bord. Serienmäßiger Stoff für die Sitze und Verkleidungen: das helle „Maze Stormgrey“ oder das dunklere „Maze Soul“.

„R-Line“. Die „R-Line“-Version setzt ganz auf Sportlichkeit; die Ausstattungsinhalte von „Golf“ und „Life“ gehören zur Basiskonfiguration. Darüber hinaus wird „R-Line“ durch folgende Features geprägt (Auszug): 17-Zoll-Leichtmetallräder des Typs „Valencia“, „R-Line“-spezifische Stoßfänger, Schwellerleisten in hochglänzendem Schwarz, einen Diffusor im Heck, Top-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen, eine Interieur-Ambientebeleuchtung in 30 Farben, Sportfahrwerk, Progressivlenkung, Fahrprofilauswahl, Dachhimmel in Schwarz, Schalthebelknopf in Alu, Multifunktionslenkrad mit gelochtem Leder, „R-Line“-spezifische Zier- und Kontrastnähte sowie Pedalerie und Fußstütze in Edelstahl gebürstet. Serienmäßiger Stoff im Interieur: das graue „Karosó Soul“.

„Style“. In der exklusiven Ausstattung „Style“ gehören zusätzlich respektive abweichend von den „Golf“- und „Life“-Features folgende Details zur Serienausstattung: 17-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Belmond“, zusätzliche Chromumfänge im Exterieur (u.a. seitliche Fensterbrüstung), Sportsitze vorn mit Sitzmittelbahnen in „ArtVelours“ (Fahrerseite als ErgoActive-Sitz mit elektrischer Einstellung), Lederlenkrad und Lederschaltknäuf, eine Pedalerie in Alu-Optik, Außenspiegeleinstellung mit Memory-Funktion, Interieur-Ambientebeleuchtung in 30 Farben, LED-Plus-Scheinwerfer mit Abbiegelicht und Allwetterlicht, LED-Rückleuchten mit animierter Blinkfunktion, eine „Air Care Climatronic“ mit 3-Zonen-Temperaturregelung und der „Travel Assist“. Serienmäßiger Stoff im Interieur: das helle „Rock Stormgrey“ oder das



dunklere „Rock Soul“. Ebenfalls Serie: das Navigationssystem „Discover Media“.

„GTE“. Wieder bilden die Features von „Golf“ und „Life“ die Absprungbasis der Konfiguration. Im Exterieur wird die Ausstattung des Golf GTE durch eigene 17-Zoll-Leichtmetallräder, eine spezifische Frontpartie, einen genarbenen Heckdiffusor, einen eigenständigen Dachkantenspoiler, entsprechende Modellschriftzüge, rot lackierte Bremssättel und Schwellerverbreiterungen erweitert. Funktionsseitig gehören eine Vorderachs-Differenzialsperre, ein Soundaktor sowie das schlüssellose Start-und-Schließsystem „Keyless Access“ (neueste Generation) dazu. Innen verschmelzen die Topversion des „Digital Cockpits“ (mehrere Screen-Konfigurationen) und das 10-Zoll-Navigationssystem „Discover Media“ zu einer digitalen Landschaft. Gestartet wird der Golf GTE über den im Stand rot pulsierenden Motor-Button in der Mittelkonsole. Stets in Edelstahl ausgeführt ist die Pedalerie. Wie beim Golf GTI das typische Rot, ist es beim neuen Golf GTE ein Blau, mit dem Elemente wie die Top-Sportsitze, das Lenkrad und die Kühlergrillquerspange veredelt werden. Unterhalb der Kühlergrillquerspange ist der Golf GTE zudem serienmäßig mit einer neuen LED-Lichtleiste ausgestattet. Serienmäßig erhellen zudem LED-Plus-Scheinwerfer die Nacht.