



26 februari 2014
V14/11N

De Golf GTE, de 'plug-in hybride GTI'

- Golf wordt eerste wagen die beschikbaar is met alle bestaande aandrijvingstypes (benzine 'TSI', diesel 'TDI', gas 'Ecofuel', elektrisch 'e-' en hybride 'GTE')
- Nieuwe Golf GTE combineert emissievrij met geschiktheid voor lange trajecten
- Tot 50 km puur elektrisch, totaal theoretisch rijbereik van 939 km
- Gering gemiddeld verbruik van 1,5 l/100 km (NEDC), goed voor 35 g CO₂/km
- 1.4 TSI van 110 kW (150 pk) en elektromotor van 75 kW (102 pk)
- Systeemvermogen van 150 kW (204 pk), maximumkoppel 350 Nm
- Derde GT in de modelreeks, na GTI en GTD
- Maximumsnelheid van 217 km/u, acceleratie van 0 tot 100 km/u in slechts 7,6 s

Volkswagen stelt op het autosalon van Genève (4 tot 16 maart 2014) in wereldpremière de nieuwe plug-in hybride Golf GTE voor, en breidt zo de modelreeks uit met een vijfde aandrijvingstype. De Duitse constructeur wordt zo de eerste autobouwer die in één modelreeks alle actueel bestaande aandrijvingstypes aanbiedt (benzine, diesel, aardgas, elektrisch en plug-in hybride). De Golf GTE verbruikt gemiddeld 1,5 l/100 km (NEDC-meting voor hybride voertuigen; 35 g CO₂/km) en heeft een puur elektrisch rijbereik van 50 km. Het totale rijbereik bedraagt 939 km.

GTI, GTD, GTE

Met zijn vermogen van 150 kW (204 pk) treedt de Golf GTE in de sporen van de GTI en de GTD, twee sportieve iconen in de Golf-reeks. De afkorting GT (Gran Turismo) staat voor sportiviteit. De eerste GTI was in 1976 de referentie in zijn klasse. Vandaag is de GTI de meest succesvolle compacte sportwagen ter wereld. De 'I' in GTI stond en staat nog steeds voor de elektronische injectie waarmee de wagen is uitgerust. De GTD verenigde vanaf 1982 het GT-concept met dieselinjectie. In 2013 werd van beide iconen, GTI en GTD, de nieuwste generatie voorgesteld. In 2014 breidt Volkswagen de GT-filosofie van compacte sportiviteit uit naar een derde model.



Aandrijving: het beste van twee werelden

De nieuwe Golf GTE wordt aangedreven door twee motoren: een 1.4 TSI-benzinemotor met turbo en directe injectie van 110 kW (150 pk) en een elektromotor van 75 kW (102 pk). Beide motoren leveren samen een systeemvermogen van 150 kW (204 pk). In puur elektrische modus is deze Golf tot 130 km/u snel. Indien het volle vermogen van de TSI benut wordt, is een topsnelheid van 217 km/u mogelijk. Wat echter interessanter is: door het samenspel van de benzine- en de elektromotor ontwikkelt de Golf GTE een maximumkoppel van 350 Nm, synoniem voor meesterlijke acceleraties en hernemingen, getuige de sprint van 0 tot 100 km/u in 7,6 s. Die dynamiek is meteen een van de meest opmerkelijke verschillen tussen de eerste 'GTE' en alle andere plug-in hybrides in zijn categorie.

Emissievrij en kilometervreter tegelijk

Ondanks zijn dynamische potentieel is de Golf GTE een van de zuinigste auto's ter wereld. Wie dagelijks vooral korte afstanden aflegt, kan wekenlang puur elektrisch en dus volledig emissievrij rijden. Het volstaat in dit geval om de accu iedere avond via het stopcontact op te laden (3,5 uur volstaan voor een volledige herlaadbeurt). Indien de accu via een Wallbox (laadstation voor thuisgebruik) of een openbaar laadpunt opgeladen wordt, vergt het opladen slechts 2,5 uur. Voor langere trajecten kan het energiemanagementsysteem zo geprogrammeerd worden dat op het einde van de rit, bijvoorbeeld bij het naderen van de bestemming in stedelijk gebied, voldoende energie overblijft om puur elektrisch te rijden. De Golf GTE is met andere woorden een veelzijdige dynamische wagen, emissievrij in de stad en extreem zuinig over lange afstanden.

MQB: een ware revolutie op autogebied

Met de Golf GTE maakt Volkswagen zoals gezegd de cirkel rond, door een wagen aan te bieden met alle actueel bestaande aandrijvingstypes. Volkswagen kiest voor die weg om het potentieel van ieder aandrijvingstype optimaal te benutten en zo aan iedere Golf-klant een oplossing op maat te kunnen bieden. Die waaier aan modelvarianten – Golf TSI (incl. GTI), Golf TDI (incl. GTD), Golf TGI, e-Golf en Golf GTE – wordt mogelijk gemaakt door het modulaire platform voor wagens met een dwars voorin ingebouwde motor (MQB). Dat technologisch platform, voor het eerst voorgesteld met de huidige Golf in 2012, is niets anders dan een ware revolutie op autogebied. Met dit systeem hebben de ingenieurs van Volkswagen immers



alle vereisten gecreëerd om ervoor te zorgen dat een volumemodel als de Golf technisch geschikt is voor de inbouw van alle bestaande aandrijvingssystemen. Daardoor kunnen in Wolfsburg weldra Golf-versies met benzine-, diesel-, aardgas-, elektro- of hybride aandrijving bumper aan bumper van de band rollen. En zodra de technologische vooruitgang het toestaat, zal op een dag ook de Golf met waterstofbrandstofcel zijn opwachting maken in dat nu al modernste motorenaanbod.

Plug-in hybride systeem

Zoals gemeld wordt de Golf GTE aangedreven door een 1.4 TSI-benzinemotor van 110 kW (150 pk) en een elektromotor van 75 kW (102 pk). Het totale vermogen van beide motoren samen bedraagt 150 kW (204 pk). De elektromotor wordt gevoed via een vloeistofgekoelde lithium-ionhoogspanningsaccu met een capaciteit van 8,8 kWh. Via een laadcontact achter het VW-logo in het radiatorrooster kan de accu worden opgeladen. De accu weegt 120 kg, de volledige wagen 1.524 kg. Volkswagen rust de Golf GTE uit met een geautomatiseerde DSG-zesversnellingsbak met driedvoudige koppeling, specifiek ontwikkeld voor het gebruik in hybride voertuigen. De elektromotor is in het versnellingsbakcarter geïntegreerd. Tot de andere componenten van de hybride aandrijving behoren onder andere de vermogenselektronica (die de gelijkstroom van de accu omvormt in wisselstroom voor de motor) en een oplader. Een elektromechanische remkrachtversterker en een elektrische compressor voor de klimaatregeling garanderen ook in de zogenaamde 'E-Mode', waarbij enkel de elektromotor de Golf GTE aandrijft, een optimale en energie-efficiënte werking van de remmen en de klimaatregeling.

Elektrische auto met een druk op de knop

De Golf GTE biedt de keuze tussen verschillende rijmodi. Zo volstaat een druk op de 'E-Mode'-toets om de elektrische modus in te schakelen en de Golf GTE in een emissievrije auto te veranderen. In puur elektrische modus heeft hij een topsnelheid van 130 km/u en een rijbereik van 50 km (met volledig opgeladen accu en afhankelijk van de buitentemperatuur en de rijstijl). Via de 'GTE'-toets activeert de bestuurder de 'GTE'-modus en zo de bijzonder sportieve kant van deze nieuwe Golf.





Specifieke stijl: rood wordt blauw

Daar waar bij de GTI rood domineert, is dat bij de GTE blauw. De tot in de koplampen doorlopende blauwe sierlijst onderaan in het radiatorrooster verleent de elektrische mobiliteit van Volkswagen een sportief accent. Net zoals de e-Golf krijgt ook de vijfdeurs Golf GTE dubbele ledkoplampen. De richtingaanwijzers, het standlicht en de verdonkerde achterlichten maken eveneens gebruik van ledtechnologie. Ook het sportieve interieur van de Golf GTE is nauw verwant met de twee andere GT-modellen, maar ook hier heeft rood plaats gemaakt voor blauw.

Specifieke instrumenten en displays

De audio-/navigatiesystemen bieden tal van extra functies, zoals de 'rijbereikmonitor', de 'weergave van de energiestromen', de 'zero emission-statistiek', de 'e-manager' en, in het geval van de navigatiesystemen, de '360°-rijbereikweergave'. Iedere Golf GTE-rijder zal bovendien de gratis applicatie 'Volkswagen Car-Net e-Remote' op de smartphone kunnen downloaden, die het mogelijk maakt om verschillende functies te bedienen en bepaalde informatie te raadplegen.

Rijbereikmonitor: geeft het actuele elektrische rijbereik weer in de vorm van een grafiek, alsook het potentiële rijbereik indien bepaalde secundaire energieverbruikers worden uitgeschakeld.



Weergave van de energiestromen: geeft door middel van een geanimeerde grafiek de vermogensstroom bij het accelereren (blauwe pijlen) en bij het remmen/recupereren (groene pijlen) weer.

e-Manager : maakt het mogelijk om tot drie verschillende timers te programmeren om het gewenste laadniveau van de accu in te stellen in functie van de vertrektijd. Tegelijk kan via de standaard standklimaatregeling tijdens het laden de wagen voorverwarmd of -gekoeld worden. De benodigde energie wordt in dat geval aan het laadstation onttrokken in plaats van aan de accu, wat het rijbereik ten goede komt.



360°-rijbereikweergave: in 'E-Mode' wordt de potentiële actieradius van de wagen voor een enkele rit in 360° op de kaart weergegeven. De laadstations kunnen worden weergegeven en als bestemming voor de navigatie gebruikt worden.

Car-Net e-Remote : dankzij de applicatie 'Volkswagen Car-Net e-Remote' kan via de smartphone of het Car-Net-portaal belangrijke statusinformatie over de wagen op afstand geraadpleegd worden en kunnen onder andere de vertrektijd, de koeling/verwarming van het interieur en het opladen van de accu eveneens vanop afstand beheerd worden.

Powermeter

Links van de instrumenten wordt de toerenteller aangevuld door de zogenaamde 'Powermeter', die onder meer aangeeft of de accu geladen wordt (via recuperatie) dan wel of hij energie levert. De bestuurder kan hierop aflezen hoeveel vermogen hij vraagt of in welke mate energie gerecupereerd wordt. De snelheidsmeter bevindt zich nog steeds aan de rechterkant. Via het kleurenscherm van de boordcomputer 'Premium' tussen de Powermeter en de snelheidsmeter worden permanent onder andere het resterende elektrische rijbereik en de actieve rijmodus weergegeven.





Na het starten van de motor verschijnt onderaan op het scherm van de boordcomputer de boodschap 'READY' zodra de elektromotor rijklaar is.



De Volkswagen-groep

De Volkswagen-groep, waarvan de hoofdzetel in Wolfsburg gevestigd is, is een van de leidende autofabrikanten wereldwijd en de grootste autoconstructeur van Europa. In 2012 verhoogde de Groep het aantal geleverde voertuigen tot 9,276 miljoen exemplaren (2011: 8,265 miljoen), wat overeenkomt met een marktaandeel van 12,8% op de wereldwijde personenwagenmarkt.

Bijna één kwart van alle nieuwe wagens in West-Europa (24,4%) is afkomstig van de Volkswagen-groep. In 2012 bedroeg de totale omzet van de Groep 193 miljard euro (2011: 159 miljard). De winst na belasting nam in het boekjaar 2012 toe tot 21,9 miljard euro (2011: 15,8 miljard).

De Groep telt twaalf merken uit zeven Europese landen: Volkswagen, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Nutzfahrzeuge (bedrijfsvoertuigen), Scania en MAN.

Ieder merk heeft zijn eigen karakter en opereert als een onafhankelijke speler op de markt. Het productspectrum gaat van zuinige kleine auto's tot uiterst luxueuze wagens. In de sector van de bedrijfsvoertuigen reikt het gamma van pick-ups tot bussen en zware vrachtwagens.

De Volkswagen-groep is ook actief in andere bedrijfssectoren, met de productie van grote dieselmotoren voor maritieme en stationaire toepassingen (kant-en-klare krachtcentrales), turboladers, turbomachines (stoom- en gasturbines), compressoren en chemische reactoren. Daarnaast produceert de groep ook speciale transmissie-systemen voor voertuigen en turbines.

De Groep exploiteert 102 productiesites in 19 Europese landen en in 8 landen in Amerika, Azië en Afrika. Wereldwijd staan dagelijks 550.000 werknemers in voor de productie van ca. 37.700 voertuigen, voor voertuigerelateerde diensten of diensten in andere bedrijfsdomeinen. De Volkswagen-groep verkoopt zijn voertuigen in 153 landen.

Het doel van de Groep is om aantrekkelijke, veilige en milieuvriendelijke wagens aan te bieden die in een steeds meer veeleisende markt kunnen concurreren en wereldwijd de norm bepalen in hun respectievelijke klasse.