
Fahrbericht VW Golf GTE: Ein politisch korrekter GTI

Von Jens Meiners, cen

Sie bilden eine eigene Gruppe, die sportlichen Derivate der klassischen Baureihen: GTI, GTD, GTE. Sie zeichnen sich durch ihre von den Basismodellen deutlich abgesetzte Optik aus – und natürlich durch ihr gehobenes Leistungspotential. Auf den GTI folgte noch in der ersten Golf-Generation der turboaufgeladene Selbstzünder Golf GTD, der GTE ist noch relativ neu: Erst 2014 kam der Golf GTE als Plug-in-Hybrid auf den Markt, und seit 2015 gibt es auch einen Passat GTE.

Beim neuen Golf hat Volkswagen die Leistung des GTE auf GTI-Niveau angehoben: Er leistet jetzt stolze 245 PS und kostet 41.667 Euro, rund 4000 mehr als ein GTI. Die bisherige Leistungsstufe mit 204 PS gibt es weiterhin, per Software gedrosselt und ohne sportliche Anbauteile; sie hört jetzt auf die Bezeichnung Golf e-Hybrid.

Während der GTI von einem 2,0-Liter-Vierzylinder angetrieben wird, der mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe oder einer Sieben-Gang-Doppelkupplungs-Automatik kombiniert ist, verfügt der GTE über einen 1,4-Liter-TSI mit 150 PS und einen Elektromotor mit 115 PS. Der Hybridantrieb überträgt seine Kraft über eine Sechsgang-Doppelkupplungs-Automatik auf die Vorderräder. Warum nur sechs Gänge und warum die Übernahme des beim Vorgänger verwendeten 1,4-TSI, obwohl dieser Motor in anderen VW-Modellen längst durch den fortschrittlicheren 1,5-Liter-TSI ersetzt wurde?

Das liegt an der Sondersituation der Plug-in-Hybride. Der Zyklusverbrauch dieser Modelle hängt im Gegensatz zu einem klassischen Verbrenner nicht von marginalen Verbesserungen am Verbrenner ab, und es spielt kaum eine Rolle, ob nun ein 1.4- oder der modernere 1.5-Liter-Motor unter der Haube steckt. Gleiches gilt für das Getriebe. Der offizielle Verbrauchszyklus ist so stark zugunsten von Plug-in-Hybriden manipuliert – wohlgemerkt, auf Geheiß der Behörden und nicht auf Wunsch der Autoindustrie –, dass die Entscheidung von VW, möglichst wenig zu ändern, mehr als verständlich ist. Ein umfassendes Update hätte den Verbrauch kaum verbessert, jedenfalls nicht, solange sich der Fahrer auf Kurzstrecken beschränkt und den Akku bei jeder Gelegenheit brav an die Steckdose hängt.

Und so liegt der Zyklusverbrauch des Golf GTE – alter Motor hin oder her – bei nur 1,7 Litern pro 100 Kilometer. Kurzstrecken unter Strom lassen ihn sogar auf paradiesische null Liter sinken, die für die Fortbewegung notwendigen Emissionen werden dann vollständig bei der Stromerzeugung in die Luft geblasen. Langstrecken und forcierter Fahrstil lassen den Verbrauch indes schnell in die Höhen steigen.

Ein Plug-in-Hybridantrieb hat seine Reize. Bei Langsamfahrt ist er so leise, dass künstlich Lärm erzeugt wird, um Fußgänger nicht zu erschrecken. Und das elektrische Fahren auf Kurzstrecken ist besonders attraktiv, wenn der Strom nicht selbst bezahlt werden muss. Bis zu 62 Kilometer sollen möglich sein, wobei sich der GTE dann allerdings als veritables Verkehrshindernis profiliert. Ein klarer Vorzug ist die spontane Reaktion aufs Gaspedal: Der GTE reagiert blitzschnell, weil der E-Motor ohne die geringste Verzögerung anspricht. Ein GTI braucht hingegen einen Wimpernschlag, bis der Turbolader vollen Ladedruck aufgebaut hat.

Was im GTE allerdings nach der ersten Spontanreaktion passiert, ist etwas weniger beeindruckend. Der Sprint von 0 auf 100 km/h – 6,7 Sekunden und damit nur eine halbe Sekunde langsamer als ein GTI – kann sich zwar noch sehen lassen. Doch im Bereich von 100 bis 140 km/h verliert der GTE bereits spürbar an Dampf, und bis die Spitze von nur

225 km/h erreicht ist, ist Geduld angesagt. Der leistungsgleiche GTI spielt da in einer ganz anderen Liga: Er legt auch im oberen Geschwindigkeitsbereich noch zügig an Tempo zu und schafft locker (abgeregelt) 250 km/h. Offen wären wohl über 260 km/h drin.

Beim Beschleunigen macht sich nun einmal das hohe Gewicht der Elektrifizierung bemerkbar: Immerhin wollen beim GTE stolze 1624 Kilogramm bewegt werden. Der GTI ist mehr als 150 Kilogramm leichter. Um die Pfunde zu kompensieren, schaltet der GTE hektisch hin- und her: Der Doppelkupplungs-Automat sucht mit solchem Eifer nach der jeweils günstigsten Übersetzung, dass man beinahe dankbar ist, dass lediglich sechs davon zur Verfügung stehen. Gerne würde man das Getriebe in einem höheren Gang fixieren, um sich dauerhaft von der Drehmomentwelle anstatt von lärmender Drehzahl in höhere Geschwindigkeitsbereiche tragen zu lassen. Doch der manuelle Modus lässt sich nicht für einen längeren Zeitraum einstellen.

Während der kurzen Verweildauer des Getriebes im manuellen Modus ist es übrigens ratsam, für den Antrieb den Sport-Modus vorzuwählen. Denn nur dann beschleunigt der GTE mit gewissem Nachdruck. Befindet sich das Fahrzeug hingegen in einem der anderen Fahrmodi, führt wenig daran vorbei, das Gaspedal über die Kickdown-Schwelle hinaus aufs Bodenblech durchzutreten. Doch dann setzt die Zwangsrückschaltung ein, die man eigentlich vermeiden wollte.

Auch die Querdynamik lässt zu wünschen übrig: Auf kurvigen Straßen lässt sich das Gewicht des Plug-in-Hybridsystems (das übrigens auch Gepäckraum kostet) nicht verbergen. Im Vergleich zum GTI zeigt der GTE eine ausgeprägte Wankneigung, das Einlenkverhalten ist deutlich träger und das Auto wirkt insgesamt weicher. Das Bremsgefühl ist für einen Hybrid gut, aber im Vergleich zum GTI lediglich Mittelmaß. Punkten kann der GTE hier nicht.

Dies soll im übrigen keine Anklage gegen die VW-Ingenieure sein: Das beschriebene Verhalten zeichnet praktisch alle Plug-in-Hybride aus, nicht zuletzt einen BMW-545e-Prototypen, den wir kürzlich gefahren sind.

Natürlich gibt es triftige Gründe, die für einen Plug-in-Hybrid sprechen: Staatliche Subventionen und Steuervergünstigungen gehören ebenso dazu wie firmenspezifische Dienstwagenregelungen, Sonderparkplätze und vor allem die grünlich schillernde Aureole, die das Haupt des Besitzers umstrahlt. Man muss nur wissen, dass diese „weichen Faktoren“ nicht ohne harte Kompromisse zu haben sind, zu denen übrigens auch eine – wie bei allen elektrifizierten Autos – insgesamt zweifelhafte Ökobilanz zählt.

Abgesehen vom Antrieb ist der GTE ein ganz normaler Golf – und das ist gut so. Er bietet viel Platz, phantastische Sitze und das gleiche futuristische Armaturenbrett, das seine konventionell angetriebenen Schwestermodelle ziert. Allerdings sollte sich VW darum kümmern, die Kinderkrankheiten schleunigst auszukurieren. Sowohl die Klimatisierung als auch die Navigation waren bei einigen Testautos nur eingeschränkt funktionsfähig.

Wer einen Plug-in-Hybrid fahren will oder muss, für den bietet VW mit dem Golf GTE ein reizvolles Produkt an. Sportliche Fahrer sind mit einem GTI allerdings besser bedient, und wer Minimalverbräuche auf Langstrecken erzielen will, der sollte auf den kommenden, 200 PS starken GTD warten. Sogar einen richtig guten Hybrid gibt es, nämlich den 110 PS starken Dreizylinder-48-Volt-Hybrid namens Golf eTSI. Der ist so leichtfüßig, dass er mehr Spaß bereitet als der GTE, wenngleich er – mangels Plug-in-Fähigkeit – nicht vom behördlich manipulierten Zyklusverbrauch profitiert. Die gelebte Technologieoffenheit spricht jedenfalls für Volkswagen. Die Wolfsburger, soviel steht fest, können immer noch fast alles. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen