
Fahrvorstellung VW Golf Hybride: Spannungsbogen

Von Frank Wald

Bei Volkswagen dreht sich gerade alles um die E-Modelle der ID-Baureihe. Doch so ganz nebenbei haben die Wolfsburger im Wortsinne still und leise auch den neuen Golf elektrifiziert. Vom unscheinbaren Mild-Hybrid mit unterstützendem 48-Volt-Startergenerator bis zum Plug-in-Hybrid mit Sportabzeichen reicht der mehr oder weniger elektrisierende Spannungsbogen des Bestsellers.

Wie bekomme ich Elektromobilität so schnell wie möglich auf die Straße? Vielleicht indem ich einfach das meistverkaufte Auto Deutschlands elektrifiziere. So denken sie wohl bei VW und bauen bis Ende des Jahres ihr erfolgreichstes Modell mit insgesamt acht Karosserie-Antriebs-Varianten zur meist hybridisierten Baureihe der Marke aus. Schon jetzt gibt es die Mild-Hybrid-Versionen 1.5 e-TSI mit Vierzylinder-Benziner und 150 PS (110 kW) sowie den Dreizylinder 1.0 e-TSI mit 110 PS (81 kW), denen demnächst noch eine weitere Leistungsstufe des Vierzylinders mit 130 PS (96 kW) folgen soll. Dazu gesellen sich mit dem Golf e-Hybrid und dem Golf GTE ab sofort zwei unterschiedlich starke Plug-in-Hybride, die einmal auf Reichweite und zum anderen auf Sportlichkeit getrimmt sind.

Nun lässt sich natürlich darüber streiten, ob bei einem Startergenerator inklusive einer zusätzlichen 48-Volt-Lithiumionen-Batterie schon von einem E-Auto gesprochen werden kann. Doch das neue Mild-Hybrid-System gewinnt immerhin die ansonsten verpuffende Bewegungsenergie beim Ausrollen und Bremsen zurück und erlaubt dazu noch das spritsparende Segeln bei abgeschaltetem Motor. So lassen sich nicht nur die Verbräuche senken. Auch der Fahrkomfort verbessert sich durch das schnellere Anfahren und die zusätzliche Kraft der E-Maschine. Vor allem im Drei-Zylinder-Modell 1.0 e-TSI macht sich der Extra-Schub durch den schnelleren Antritt und die ansatzlosen Zwischenspurts spürbar bemerkbar.

Zu einem temporären Null-Emissions-Elektroauto wird der Golf jedoch erst durch den neuen Plug-in-Antrieb, den das VW-Marketing trotz identischer Technik als e-Hybrid und GTE aufdröselt. In beiden Fällen sorgt die Kombination aus dem bekannten 1,4-Liter-TSI mit 150 PS (110 kW), E-Motor und Lithiumionen-Batterie für ebenso sparsames wie dynamisches Fortkommen. Dabei wirkt die in der Spitze bis zu 110 PS (80 kW) starke E-Maschine wie ein Booster, der dem Turbo-Benziner mit seinem zusätzlichen Schub kräftig Beine macht. Wenn auch in je unterschiedlicher Ausprägung.

Kaum Unterschiede zu spüren

So ist beim Golf e-Hybrid die Systemleistung auf 204 PS (150 kW) und 350 Newtonmeter Drehmoment begrenzt, exakt soviel wie im GTE-Vorgänger des Golf 7. Allerdings mit dem Unterschied, dass der neue Hybridantrieb mit seiner auf 13 kWh vergrößerten Batterie nun 80 Kilometer rein elektrisch fahren soll, fast doppelt so viel wie zuvor. Der umgerechnete NEFZ-Verbrauch soll dafür um 0,7 auf märchenhafte 1,2 Liter Sprit pro 100 Kilometer sinken, wie VW behauptet. Ebenso wie mit 11,0 kWh nach Norm auf derselben Distanz 1,1 kWh weniger Strom benötigt werden soll. Die Gesamtreichweite erhöhe sich damit von 760 auf 870 Kilometer.

Im Golf GTE wiederum mobilisiert derselbe Plug-in-Hybridantrieb 245 PS (180 kW) plus 400 Nm Drehmoment, zieht somit in der Leistung mit dem GTI, beim Durchzug mit dem GTD gleich. Weshalb VW ihn auch als die dynamischere Alternative zum e-Hybrid mit den entsprechenden Sportabzeichen versehen hat. Analog zu den beiden anderen GT-Gefährten trägt er also schwarz umrandete vordere Lufteinlässe mit Wabengitter und

integrierten LED-Punkte-Nebelscheinwerfern, einen blauen (statt roten oder silbernen) Streifen samt GTE-Schriftzug unterhalb der Motorhaube und auf der Lenkradnabe sowie blau-karierte Sitzpolster. Auch die Quartett-Daten sprechen eine deutliche Sprache. Demnach erledigt der GTE den Standardsprint in 6,7 Sekunden, kaum vier Zehntel langsamer als der GTI. Und in der Spitze erreicht er 225 km/h.

Zu einem GTI wird der GTE deshalb zwar nicht. Dafür schleppt er mit seinem Hybridantrieb einfach noch einmal drei Zentner zu viel Gewicht mit sich herum. Doch für alle sportlich angehauchten Fahrer, die deshalb das grüne Gewissen plagt, ist der Teilzeitstromer mit Öko-Siegel genau die richtige Wahl. Allerdings könnten die ebenso gut zum e-Hybrid greifen. Der passiert zwar erst nach 7,4 Sekunden die Tempo-100-Marke. Doch im alltäglichen Verkehrsgewusel, ob beim urbanen Ampel-Hopping und Spurenwechsel-Slalom oder bei zügigen Beschleunigungs- und Überholmanövern auf der Landstraße, sind die Unterschiede kaum zu spüren.

Elektrisch bis Tempo 130

GTE und e-Hybrid starten bei geladenem Akku immer elektrisch. Die hohen Systemdrehmomente, die beide Varianten quasi aus dem Stand mobilisieren, verführen geradezu zum Katapultstart, mit dem an der Ampel vielleicht noch Motorräder mithalten können. Wer allerdings nicht allzu heftig aufs Pedal drückt, schafft es auch, diesen Zustand bis Tempo 130 km/h zu halten. Die Schaltarbeit übernimmt dabei immer ein Sechs-Gang-Direktschaltgetriebe. Je nach Fahrstil und -profil sind beim e-Hybrid dann wie bereits erwähnt bis zu 80 Kilometer drin. Und selbst der GTE, dem wegen seines höheren Energieverbrauchs (12,4 kWh) schon nach 62 Kilometern der Saft ausgeht, taugt für die Tagesdistanzen der meisten Berufspendler – für jede örtliche Kurzstrecke sowieso.

Vorausgesetzt, vor der Fahrt hängt der Stecker immer schön in der Schnittstelle im vorderen Kotflügel. Über den heimischen 2,3-kW-Anschluss ist der Akku so in fünf Stunden aufgeladen, mit einer 3,6-kW-Wallbox verkürzt sich die Zeit auf knapp dreieinhalb Stunden. Laden lässt sich die Hochvolt-Batterie aber auch unterwegs. Dazu ruft der Fahrer entweder direkt über die „Mode“-Taste oder via serienmäßig Zehn-Zoll-Infotainment-Display den Antriebsmodus „Hybrid“ auf. Nun hat er Zugriff auf eine in zehn Stufen skalierte Batterieanzeige, mit der er selbst den Ladezustand halten oder in 20-Prozent-Schritten erhöhen und sinken lassen kann. Im selben Menüpunkt können auch die Fahrprofile „Eco“, „Comfort“, „Sport“ und „Individual“ gewählt werden. Wobei wie üblich eine echte Veränderung allein im Sport-Modus erkennbar ist, wenn die Elektronik bei Antrieb, Lenkung und Motorsound die Zügel anzieht.

Elektronischer Co-Pilot gibt Tipps

Auch während der Fahrt hilft intelligente Software, die elektrische Reichweite zu erhöhen und den Verbrauch zu senken. Da das serienmäßige Navigationssystem via Kartendaten und GPS immer weiß, wo der Golf Plug-in-Hybrid gerade ist, schlägt es nicht nur die topografisch effizienteste Strecke vor. Der elektronische Co-Pilot gibt auch Hinweise, wann und wo es sinnvoll ist, den Fuß vom Pedal zu nehmen oder zu bremsen, weil eine Kurve oder Ortseinfahrt folgt. Ist der ebenfalls ab Werk eingebaute automatische Abstandsregler aktiviert, geschieht das sogar ganz von allein.

Apropos serienmäßig: Während der e-Hybrid als neues Topmodell im regulären Golf-Programm ausschließlich in der Version Style angeboten wird, gibt es den GTE als eigenständiges Modell wie den GTI oder GTD mit entsprechender Ausstattung. Das digitale Cockpit, Navigationssystem inklusive Zehn-Zoll-Touchscreen und Sprachbedienung gehören in allen Modellen allerdings ebenso zum Standard wie ein schlüsselloses Startsystem, der „Travel Assist“ inklusive automatischer Distanzregelung, Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung und Notbremsassistent, Klimaautomatik,

LED-Plus-Scheinwerfer und 17-Zoll-Alu-Räder. Im Golf GTE sitzen Fahrer und Beifahrer außerdem auf passgenau geschnittenen Sportsitzen mit integrierten Kopfstützen. Und neben den erwähnten Frontdetails vollenden ein Heckdiffusor, Dachkantenspoiler, rot lackierte Bremssättel und Schwellerverbreiterungen das sportliche Finish.

So dicht beieinander wie Optik und Technik liegen auch die Anschaffungspreise. Der Golf e-Hybrid startet ab 39.781 Euro. Für den Golf GTE schlägt VW gut 1900 Euro drauf und verlangt mindestens 41.667 Euro. Weil beide Modelle damit unter dem Nettolistenpreis von 40.000 Euro für Elektroautos liegen, dürfen Käufer noch einmal jeweils 7110 Euro staatlich bezuschusste „Innovationsprämie“ davon abziehen.

Fazit: Mit den Hybridmodellen lädt die Golf-Modellreihe zum elektromobilen Probelauf ein. Wer allein seinen Verbrauch im Zaum halten will, sitzt in den rekuperierfähigen Mild-Hybriden richtig. Wer es jedoch ernst meint mit dem lokal emissionsfreien Fahren, ohne die Einschränkungen eines reinen Elektroautos (fehlende Ladeinfrastruktur, Reichweitenangst, hohe Anschaffungskosten) in Kauf zu nehmen, sollte zu den Teilzeitstromern e-Hybrid, oder wenn's optisch und technisch noch ein wenig sportlicher sein soll, zum GTE greifen. Allerdings nur, wenn das Alltagsprofil hauptsächlich aus Kurzstrecken besteht und der Wagen immer wieder an der Steckdose hängt. Ansonsten bleibt auch der Golf Plug-in-Hybrid nur ein übergewichtiges Auto mit ineffektiven Batterie-Ballast. (ampnet/fw)

Daten: VW Golf GTE

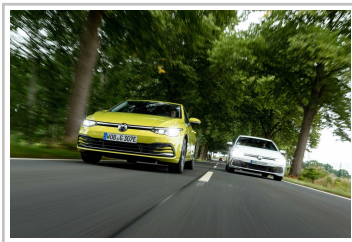
Länge x Breite x Höhe (m): 4,29 x 1,79 x 1,48
Radstand (m): 2,64
Motor: R4-Benzin, 1498 ccm, Turbo-Direkteinspritzer
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 5000-6000 U/min
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1550–3500 U/min
Elektromotor: 80 kW / 110 PS
Systemleistung: 180 kW / 245 PS
Systemdrehmoment: 400 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,7 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,7 Liter
Stromverbrauch: 12,4 kWh
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 38 g/km (Euro 6d-Temp-EVAP)
Elektrische Reichweite: 62 km
Leergewicht / Zuladung: 1624 kg / 504 kg
Kofferraumvolumen: 273–1129 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Wendekreis: 10,9 m
Reifen: 225/45 R17
Basispreis: 41.667 Euro

Bilder zum Artikel



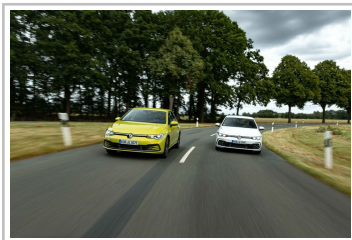
Verschiedene Hybridvarianten des VW Golf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf e-Hybrid (links) und GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen/Markus Heimbach



VW Golf e-Hybrid (links) und GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen/Markus Heimbach



VW Golf e-Hybrid (links) und GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen/Markus Heimbach



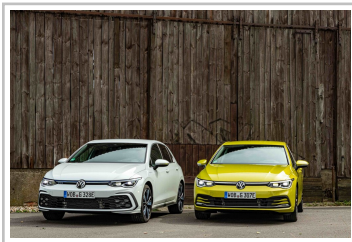
VW Golf e-Hybrid (links) und GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen/Markus Heimbach



VW Golf e-Hybrid (links) und GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen/Markus Heimbach



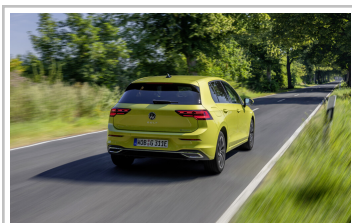
VW Golf GTE (links) und e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen/Markus Heimbach



VW Golf e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



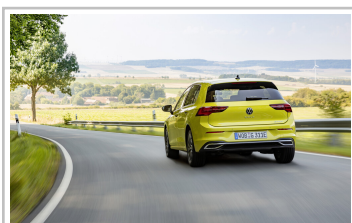
VW Golf e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf e-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



VW Golf GTE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Verschiedene Hybridvarianten des VW Golf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen