

Der Flotten-GTI

Spaß beim Sparen | Nach GTI und GTD jetzt GTE. Mit dem Plug-in-Hybrid ergänzt VW die Golf-Palette um eine für Flotten interessante Variante.

— Vor allem bei den Dienstwagenflotten geht der CO₂-Ausstoß nahezu über alles. Mittlerweile dräuen Werte von unter 100 Gramm CO₂ pro Kilometer am Himmel, die ganz auf Sparen, aber gar nicht auf Spaß ausgelegt sind. Da müssen auch vorbildliche Sport-Sparer wie der Golf GTI (139 bis 149 Gramm) oder GTD (109 bis 119 Gramm) klein beigeben. Nicht aber der VW-Konzern, der den beiden jetzt den GTE zur Seite stellt.

Theorie | Der Plug-in-Hybrid bescheidet sich mit 35 Gramm CO₂, was 1,5 Liter Super und 11,4 kWh/100 Kilometer entspricht. Dazu koppelt VW den 150 PS starken 1,4-Liter-TSI mit einer 102 PS starken E-Maschine, was 204 PS Systemleistung ergibt und den GTE auf Wunsch binnen 7,6 Sekunden auf 100 km/h schießen soll. Benzingetrieben endet der Vortrieb erst bei 222 Stundenkilometern, womit der GTE leistungsseitig knapp mit dem GTD mithalten kann.

Entsprechend flott ist man dann auch mit dem GTE unterwegs, wenngleich er den Spieltrieb schon in der Dreißiger-Zone reizt: Angefahren wird ohnehin immer im surrenden E-Modus à la Toyota und dann kann man per Taster entscheiden, ob man elektrisch weiterfahren möchte (geht bis 130 km/h) oder ob man eher sportlich unterwegs sein will, wozu sich der Golf den 1,4-Liter-Benziner dazuholt.

Verzögern oder Segeln | Gesteuert wird der Modus über zwei Tasten, die prinzipiell rein elektrisches oder „boostendes“ Fahren ermöglichen, dazu kommt in beiden Fällen der Modus „Battery Hold“, der den Ladezustand des Akkus erhält. Allerdings lässt dieser Modus trotzdem zu, dass der GTE von Zeit zu Zeit auch rein elektrisch unterwegs ist, um Sprit zu sparen.

Ein Zug am Schalthebel des speziell auf den Wolfsburger abgestimmten Sechsgang-DSG schaltet dann in den „B“- wie Bremsen-Modus, mit dem der GTE stärker verzögert und so die Batterien auflädt. Das spart Bremsbeläge und hält den Kompakten mit Stecker bei Bergabfahrten angenehm im Zaum. Auch das Heranrollen an Ampeln kann man so zum stärkeren Rekuperieren nutzen. Ohne den Bremsmodus „segelt“ der Hybrid aus Niedersachsen, wenn möglich, was schlicht und ergreifend dem Rollen im Leerlauf entspricht.

In der Praxis erschließen sich die theoretisch fünf vorhandenen Fahrprogramme relativ schnell intuitiv und man ertappt sich beim eifrigen Tippen der beiden Tasten, um abwechselnd den GTI rauszulassen, um anschließend wieder stromernd Sprit zu sparen. Bleibt man ab Start im E-Modus, bringt einen der GTE so maximal 50 Kilometer weit, unterwegs sorgen aber schon leichte Hügel oder ein zügiges Einfädeln in den Stadtverkehr dafür, dass dieser Wert schnell auf 20 bis 30 Kilometer zusammenschrumpft.

Auch dank DSG gefällt die Abstimmung deutlich besser als beispielsweise bei Toyota, wo der Benziner meist unter lautem Getöse und wegen des stufenlosen Getriebes mit hohen Drehzahlen seine Arbeit aufnimmt.

Angenehm sind beim Golf die 350 Newtonmeter Systemdrehmoment, welche beim E-Motor ab Start zur Verfügung stehen.

Realität | Allerdings kehren sich die angegebenen Verbräuche in der Praxis eher um: Der Norm-Mix ergibt sich nämlich aus einem Drittel Benzin- und zwei Dritteln Stromverbrauch. Aus 1,5 Litern Super und 11,4 kWh pro hundert Kilometer werden dann eher 4,5 bis 5,5 Liter Sprit und entsprechend viele Kilowattstunden. Dafür geht es auch in der dritten GT-Variante flott voran, wenngleich der Einstiegspreis mit 31.010 Euro empfindlich über denen für seine Brüder liegt, was auch für das Gewicht gilt.

Fast 1.600 statt gut 1.300 Kilogramm bringt der Hybrid auf die Waage. Schwerster Brocken ist die 120 Kilo wiegende Hochvolt-Batterie, während die E-Maschine 34 Kilo und die Leistungselektronik zwölf Kilogramm wiegen. Der Golf ist Ihnen als Dienstwagen aber ohnehin viel zu klein? Dann ein Tipp: Der Passat erhält als Nächstes den Plug-in-Hybrid-Antriebsstrang! | Gregor Soller



Foto: VW



E-Blitz | Der Name verpflichtet auch den GTE zum sportlichen Auftritt. Dem kommt er nach

Golf GTE ab **31.010 Euro**
 R4/1.395 cm³ + E-Motor | 150 kW/204 PS | 350 Nm
 6-Gang-DSG | 7,6 s | 222 km/h | 1,5 l + 11,4 kWh
 35 g/km
 4.270 x 1.799 x 1.457 mm | 272–1.162 Liter
 Wartung: nach Anzeige, jährlich oder alle 30.000 km



Spaß | Im Cockpit kommt Gokart-Feeling auf



Sparen | Verbrauch und Rekuperation im Blick

Foto: Soller