



presse • news • prensa • tisk • imprensa • prasa • stampa • pers • 新闻界

electrified!

Présentation dynamique internationale de la nouvelle e-Golf

electrified! – Les semaines de l'électromobilité de Volkswagen
Berlin, mars 2014



Remarques :

Vous pouvez consulter ce communiqué de presse ainsi que les illustrations du modèle e-Golf sur Internet à l'adresse suivante : www.volkswagen-media-services.com. Identifiant utilisateur : **e-golf** | Code : **berlin2014**

TDI, TSI et DSG sont des marques déposées de la société Volkswagen AG ou d'autres entreprises du groupe Volkswagen en Allemagne et dans d'autres pays.

Tous les équipements et caractéristiques techniques mentionnés valent pour la gamme de modèles proposée en Allemagne. Ils peuvent être différents dans d'autres pays.

* Au cours des trois premières années, les propriétaires de e-Golf et e-up! peuvent utiliser 30 jours par an une voiture de location gratuite de Volkswagen à motorisation conventionnelle (avec contingent kilométrique inclus).

** Allemagne, dernière mise à jour en février 2014, 0,258 euro/kWh.

En bref

› Aperçu de la nouvelle e-Golf	09
--------------------------------	-----------

Principaux aspects

› La e-Golf en détail	21
› Moteur électrique / boîte 1 vitesse	23
› Batterie lithium-ion	25
› Électronique de puissance	27
› Stratégie et équipement de charge	28
› Utilisation de l'énergie	29
› Servofrein électromécanique	33
› Aérodynamisme et résistance au roulement	33
› Perfection acoustique	34
› Équipements extérieurs	35
› Équipements intérieurs	37
› Instruments et fonctions spéciales	39
› Équipements optionnels	43

Caractéristiques techniques	46
------------------------------------	-----------



**La nouvelle e-Golf ouvre la voie de l'électromobilité
à la grande série**
**Phares à LED et système d'infodivertissement haute
technologie de série**

190 km d'autonomie pour un quotidien automobile zéro émission

Voitures de location gratuites* par Volkswagen pour les longs trajets

Dix infos clés sur la nouvelle e-Golf :

1. Parfaite facilité d'usage au quotidien comme toutes les Golf
2. Phares à LED et feux arrière à LED de série
3. Système d'infodivertissement haute technologie Discover Pro de série
4. Chargement de la batterie et activation de la climatisation via smartphone
5. 190 km d'autonomie avec une charge de batterie
6. Une consommation de 12,7 kWh/100 km coûte seulement 3,28 euros/100 km**
7. Voiture de location gratuite* pour les longs trajets 30 jours par an
8. Accélération de 0 à 60 km/h en seulement 4,2 secondes
9. Vitesse maximale de 140 km/h (vitesse de coupure)
10. Conduite sportive grâce au centre de gravité particulièrement bas



Wolfsburg/Berlin, mars 2014. Dans le cadre des semaines de l'électromobilité qui se dérouleront du 8 au 21 mars, Volkswagen présente la nouvelle e-Golf à Berlin-Tempelhof sous le thème « electrified ». Voiture électrique pouvant atteindre jusqu'à 140 km/h, la e-Golf affiche une autonomie maximale de 190 km et se distingue par ses qualités polyvalentes et ses équipements haute technologie. Pendant les semaines de l'électromobilité (comprenant une exposition interactive consacrée à l'électromobilité), l'ancien aéroport de Berlin-Tempelhof accueillera la présentation dynamique internationale (presse) et une présentation revendeur. La conférence de presse annuelle de Volkswagen AG est également au programme des semaines de l'électromobilité. L'exposition sur l'électromobilité sera par ailleurs ouverte au public le week-end du 14 au 16 mars. Parallèlement, l'ancien aéroport accueillera plus de 30 DJ et têtes d'affiche de renommée internationale sur la scène musicale électronique pour le plaisir de tous les Berlinoïses et non-Berlinois (vente de billets sur www.emobility.volkswagen.de). L'objectif de Volkswagen pendant les semaines de l'électromobilité est d'informer le public sur les technologies et les véhicules électriques actuels et futurs. La vedette de la manifestation sera la nouvelle e-Golf, qui est la première version purement électrique de la voiture la plus vendue à l'échelle européenne.

Finition haut de gamme de série. En Allemagne, les précommandes de la e-Golf sont déjà lancées. Le lancement officiel sur le marché européen débutera à l'été. Les marchés de l'Asie et de l'Amérique du

Nord suivront d'ici la fin de l'année. Sur la voie vers la mobilité zéro émission, la e-Golf se caractérise par un équipement de série riche et individualisé. La Golf à motorisation électrique est ainsi le seul modèle de la gamme livré de série avec le système de radionavigation haut de gamme Discover Pro. Côté fonctions, l'application « Volkswagen Car-Net-e-Remote » de série permet au conducteur de charger la batterie, d'activer le chauffage auxiliaire ou la climatisation de série pendant la charge ou de consulter les données du véhicule via smartphone. La gamme d'équipements comprend par ailleurs un sélecteur de profil de conduite (« Normal », « Eco », « Eco+ »), un pare-brise chauffant et une climatisation automatique. À l'extérieur, la e-Golf se distingue notamment par ses phares à LED et ses feux de jour en forme de C caractéristiques de tous les véhicules Volkswagen à motorisation électrique ou hybride plug-in et en particulier de la e-Golf. Toutes les Golf à moteur électrique arborent par ailleurs un bandeau bleu dans la grille de calandre et les boîtiers de phares (« ligne e-design »). Les feux arrière à LED et les jantes aérodynamiques en alliage léger de 16 pouces sont également disponibles sans supplément.

Une autonomie sur mesure pour les navetteurs. Avec une seule charge de batterie (24,2 kWh), la e-Golf consomme en moyenne 12,7 kWh et peut atteindre une autonomie maximale de 190 km. Le conducteur/la conductrice dispose de trois modes de conduite intuitifs (« Normal », « Eco », « Eco+ »)

et de quatre niveaux de récupération simples à activer (« D1 », « D2 », « D3 » et « B ») pour obtenir l'autonomie maximale. Fait intéressant, selon une étude du ministère allemand des Transports, de la Construction et du Développement urbain, 80 pour cent des automobilistes en Allemagne parcourent moins de 50 km par jour. Pour eux, le potentiel d'autonomie de la nouvelle e-Golf serait donc amplement suffisant.

Mobilité complémentaire. Tous les propriétaires d'une voiture électrique Volkswagen peuvent par ailleurs emprunter gratuitement* pendant 30 jours par an une voiture de location à motorisation conventionnelle (avec contingent kilométrique inclus) auprès de tous les e-partenaires Volkswagen, et ce pour une durée de trois ans après l'achat de leur véhicule, ce qui leur garantit une grande flexibilité, y compris dans l'organisation de leurs vacances. En Allemagne, la e-Golf quatre portes sera proposée à 34 900 euros.

* Au cours des trois premières années, les propriétaires de e-Golf et e-up! peuvent utiliser 30 jours par an une voiture de location gratuite de Volkswagen à motorisation conventionnelle (avec contingent kilométrique inclus).



Label environnement. Le label environnement permet à Volkswagen de souligner les progrès écologiques effectués sur les véhicules et les technologies par rapport aux modèles précédents ou comparatifs. Il informe sur la manière dont Volkswagen assure une conception des véhicules, des composants et des process plus respectueuse de l'environnement. Ce label environnement a également été attribué à la e-Golf après plusieurs analyses détaillées. Le bilan écologique attesté à la voiture électrique est meilleur que celui des véhicules conventionnels. Toutes les données du label environnement ont été contrôlées et certifiées par la société indépendante d'audit « TÜV NORD ». Par rapport à la Golf 1.2 TSI 85 ch (63 kW) déjà très sobre, le taux d'émissions de CO₂ diminue de 99 pour cent en phase d'utilisation avec l'électricité verte « BluePower ». Grâce à un arsenal technologique particulièrement innovant, la e-Golf est extrêmement sobre avec une consommation de 12,7 kWh/100 km.

BluePower fait la différence. Les véhicules électriques permettent pour la première fois d'utiliser les énergies renouvelables (énergie éolienne, solaire et hydraulique) à grande échelle comme carburants automobiles. Volkswagen propose donc en Allemagne le fournisseur d'électricité idéal pour la e-Golf, la e-up! et la future Golf GTE à motorisation hybride plug-in : « BluePower ». L'énergie « BluePower » produite sans CO₂ provient exclusivement de centrales hydrauliques en Allemagne, en Autriche et en

Suisse. Les partenaires de coopération et de distribution sont l'entreprise allemande LichtBlick SE et la Volkswagen Bank.

Un dynamisme silencieux. En dépit de ses aspects écologiques, la e-Golf fait preuve de performances au caractère sportif. D'une part, la Golf est dotée d'une manière générale d'un châssis d'excellente facture. Grâce au centre de gravité très bas induit par la batterie lithium-ion intégrée de façon compacte dans le plancher, le comportement routier est encore plus irrésistible. Sans oublier que la nouvelle arrivante sur la scène automobile profite d'une caractéristique dynamique propre aux voitures électriques : le moteur électrique, presque silencieux, délivre un couple au démarrage que seules des voitures à moteur thermique beaucoup plus puissantes sont en mesure d'offrir. Dans le détail, la e-Golf est emmenée par un moteur de 115 ch (85 kW) développé en interne au même titre que la boîte 1 vitesse et la batterie. Le moteur électrique, dont le régime atteint jusqu'à 12 000 tr/min, développe dès le départ un couple de démarrage maximum de 270 Nm. Le résultat est au rendez-vous au niveau dynamisme : la e-Golf à transmission aux roues avant passe de 0 à 60 km/h en 4,2 secondes (et de 0 à 100 km/h en 10,4 secondes). Sur autoroute, la Volkswagen cinq places est bridée électroniquement à 140 km/h.

MQB : une véritable révolution automobile. Avec la nouvelle e-Golf et la Golf GTE présentée au Salon de l'automobile de Genève début mars, Volkswagen est le premier constructeur automobile à fermer la boucle en proposant pour une gamme de véhicules tous les systèmes de motorisation aujourd'hui pertinents. Volkswagen a choisi de s'engager sur cette voie afin d'exploiter de manière optimale le potentiel de chaque motorisation et de proposer ainsi à ses clients une Golf taillée sur mesure. Cette diversité hors du commun – Golf à moteur essence (TSI y compris GTI), Golf à moteur diesel (TDI y compris GTD), Golf à moteur au gaz naturel (TGI), Golf à moteur hybride plug-in (GTE) et Golf à motorisation purement électrique e-Golf – est rendue possible grâce à la plateforme modulaire transversale appelée MQB. Cette plateforme technologique mise en place pour la première fois en 2012 sur la Golf n'est ni plus ni moins qu'une véritable révolution automobile. Avec ce système, les ingénieurs de Volkswagen ont en effet établi les conditions nécessaires pour qu'un modèle grand volume comme la Golf soit techniquement capable d'accueillir tous les types de motorisation existants.



Volkswagen fait entrer la Golf dans l'ère électrique **Motorisation intégralement développée par Volkswagen** **en interne**

La e-Golf zéro émission coûte près de 3,30 euros** pour 100 km au quotidien

En version électrique aussi, la Golf est équipée de systèmes d'aide à la conduite haute technologie



Wolfsburg/Berlin, mars 2014. Volkswagen fait entrer la voiture européenne la plus populaire de tous les temps - la Golf - dans l'ère électrique. Vendue à plus de 30 millions d'exemplaires, la Golf revient aujourd'hui dans une nouvelle version : la e-Golf zéro émission. À la fois efficace et agile, la e-Golf séduit d'emblée par une faible consommation de 12,7 kW/100 km, un chiffre exemplaire dans sa catégorie. Grâce à un arsenal technologique particulièrement innovant, à un aérodynamisme optimisé ($c_x = 0,281$) et à une meilleure résistance au roulement, la Volkswagen est 10 pour cent plus économe que son meilleur concurrent direct dans la catégorie des carrosseries en acier. En plus de l'aspect environnemental prioritaire, la e-Golf presque silencieuse sillonnera les villes du monde entier à un coût particulièrement économique. Facture énergétique : environ 3,30 euros** pour 100 km. Le fait que la quasi-totalité des systèmes d'aide à la conduite de la gamme (régulateur de vitesse adaptatif ACC, freinage d'urgence en ville, etc.) soient également disponibles pour la e-Golf est la preuve que cette Volkswagen est une voiture électrique très sûre et exceptionnellement confortable.

Moteur électrique / boîte 1 vitesse

85 kW et 270 Nm. La e-Golf est propulsée par un moteur électrique de 115 ch (85 kW). Le moteur synchrone EEM 85 (code interne) libère un couple maximal de 270 Nm au démarrage. Il en résulte des performances de tout premier plan puisque la Volkswagen atteint 60 km/h départ arrêté en

4,2 secondes et 100 km/h en seulement 10,4 secondes. La puissance est immédiatement disponible au démarrage, sans aucun délai et avec un maximum de confort. Sur autoroute, la vitesse maximale est bridée électroniquement à 140 km/h.

Made in Germany. Le moteur, dont le régime atteint 12 000 tr/min, et la nouvelle boîte 1 vitesse (EQ 270), également conçue par Volkswagen, avec différentiel intégré et verrou de parking mécanique, forment un module compact. Cette unité moteur-boîte est produite dans l'usine Volkswagen de Kassel en Allemagne.

Jusqu'à 190 km avec une charge de batterie. En fonction du profil de la route, du style de conduite et du chargement, l'autonomie du véhicule varie entre 130 et 190 km. Lorsque la température extérieure est très basse, elle peut être inférieure. Une pompe à chaleur optionnelle de conception nouvelle permet de conserver une bonne autonomie en hiver. Proposée comme module supplémentaire pour le chauffage électrique (haute tension) et pour le compresseur de climatiseur (également électrique), la pompe utilise à la fois la chaleur de l'air ambiant et la chaleur rejetée par les composantes de la chaîne d'entraînement. La puissance électrique absorbée du chauffage est ainsi largement réduite. Dès que

la pompe à chaleur intervient, l'autonomie de la e-Golf augmente de plus de 30 pour cent dans des conditions hivernales par rapport à un système de chauffage conventionnel.

Batterie lithium-ion

La plateforme MQB a ouvert la voie. Au moment de concevoir la Golf septième génération sur la base technique de la plateforme modulaire MBQ, les ingénieurs Volkswagen ont prévu dès le départ une version à moteur électrique. Grâce à la variabilité innovante de la plateforme modulaire MQB, Volkswagen a pu intégrer la batterie lithium-ion de façon compacte dans un cadre stabilisateur au niveau du plancher (sous les sièges avant et arrière et au niveau du tunnel central). Tout comme le système de motorisation, la batterie a été développée en interne.

264 éléments de batterie pour 24,2 kWh. La e-Golf affiche un poids DIN à vide de 1 510 kg (poids du véhicule à vide + un conducteur de 68 kg, 7 kg de bagages = 1 585 kg conformément à la directive 92/21/CEE), dont 318 kg pour la seule batterie lithium-ion positionnée entre l'essieu avant et l'essieu arrière. Celle-ci est composée de 264 éléments individuels, réunis en 27 modules (de six ou douze éléments chacun). Les éléments de batterie totalisent une tension nominale de 323 V. La batterie dispose d'une capacité totale brute de 24,2 kWh, dont une quantité résiduelle est préservée



sous forme de réserve technique pour exclure tout endommagement dû par exemple à une décharge profonde de la batterie. La batterie est équipée dans la partie avant d'un contrôleur de gestion de batterie (BMC) assurant les fonctions de sécurité, de diagnostic et de monitoring tout en régulant la température au sein du contrôleur de jonction de batterie (interface avec l'approvisionnement en énergie du moteur). La batterie est automatiquement mise hors tension lorsque la voiture est en état de veille ou en cas d'accident.

Électronique de puissance

Convertir le courant continu en courant alternatif. L'électronique de puissance est au cœur du concept de motorisation électrique. Le module gère les échanges d'énergie haute tension entre le moteur électrique et la batterie lithium-ion (entre 250 et 430 V selon la tension de batterie). L'électronique de puissance convertit le courant continu (DC) stocké dans la batterie en courant alternatif (AC). L'électronique de puissance possède comme principales interfaces la connexion du réseau de traction à la batterie, la connexion triphasée au moteur électrique, le connecteur du convertisseur DC/DC au réseau 12 V et une connexion pour le répartiteur de réseau haute tension.

Stratégie et équipement de charge

Prise, borne Wallbox ou station de charge. Comme c'est déjà le cas sur la plus petite e-up!, la nouvelle e-Golf offre différentes options pour recharger la batterie. La solution classique consiste à raccorder le câble de recharge livré de série sur une prise 230 V. Dans ce cas, les batteries de la e-Golf peuvent être rechargées à 100 pour cent en 13 heures maximum avec une puissance de charge de 2,3 kW de courant alternatif (AC) issu du secteur. En option, Volkswagen propose une borne Wallbox offrant une puissance de charge de 3,6 kW, à installer dans le garage ou sous un abri. La batterie se recharge alors en huit heures maximum. Il existe également des stations publiques qui permettent de recharger la batterie avec cette même tension de 3,6 kW. D'autre part, la e-Golf peut être préparée en option pour la charge CCS (Combined Charging System) avec courant continu (DC). Dans ce cas, la Volkswagen peut également être chargée auprès d'une station CSS spéciale d'une puissance de 40 kW. La batterie est remplie à 80 pour cent après 30 minutes environ. Sur la e-Golf, le lancement de la charge peut être activé directement en appuyant sur un bouton au niveau de la prise située sous le « couvercle de réservoir » (pour un démarrage immédiat ou différé par programmation).

Utilisation de l'énergie

Profils de conduite et récupération d'énergie. Les deux profils de conduite à vocation économique « Eco » et « Eco+ » sont deux technologies essentielles permettant une utilisation optimale de l'énergie à bord, tout comme les quatre modes de récupération (« D1 », « D2 », « D3 » et « B »).

Profils de conduite « Eco » et « Eco+ ». La e-Golf est dotée de série de trois profils de conduite : « Normal », « Eco » et « Eco+ ». La Volkswagen démarre automatiquement en mode « Normal ». Pour accroître l'autonomie, le mode « Eco » s'impose en premier lieu. Dans ce cas, la puissance maximale du moteur électrique est plafonnée à 70 kW et le couple au démarrage est ramené à 220 Nm. En parallèle, l'électronique réduit la puissance de la climatisation automatique et modifie la courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur. La e-Golf peut alors rouler jusqu'à 115 km/h (« Normal » : 140 km/h) et atteint les 100 km/h départ arrêté en 13,1 secondes (« Normal » : 10,4 secondes). En mode « Eco+ », l'électronique limite la puissance à 55 kW et le couple au démarrage à 175 Nm. La courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur s'aplatit encore davantage et la climatisation est désactivée. La e-Golf atteint alors une vitesse maximale de 90 km/h et accélère d'autant moins vite. Il reste toutefois possible d'utiliser le kick-down pour récupérer la pleine puissance, le couple maximum et la vitesse maximale de 140 km/h, et ce que l'on soit en mode « Eco » ou « Eco+ ».



Récupération en « D1 », « D2 », « D3 » et « B ». Au-delà des modes de conduite, le conducteur peut influencer sur l'autonomie en utilisant la fonction récupération. Cinq niveaux sont disponibles : « D » (pas de récupération), « D1 », « D2 », « D3 » et « B ». Voici comment fonctionne ce système : lorsque le levier est en position « D », le conducteur n'a qu'à pousser le pommeau du levier vers la gauche pour passer en « D1 » (1 x), « D2 » (2 x) ou « D3 » (3 x). En poussant le pommeau vers la droite, le conducteur réduit les niveaux D d'autant. S'il maintient le pommeau enfoncé dans cette direction, l'électronique repassera directement au mode « D ». Et pour activer le mode récupération « B », il faut tirer le levier de vitesses vers soi. La richesse des réglages à bord d'une voiture électrique entraîne un style de conduite différent. Ainsi, il est par exemple possible de ralentir à dessein la e-Golf au bénéfice de la récupération d'énergie. Le niveau « D1 » récupère et ralentit le moins et le niveau « B » le plus. Sur les niveaux « D2 », « D3 » et « B », le ralentissement par récupération est tel que les feux stop sont automatiquement activés. Si la batterie est entièrement chargée, en revanche, le mode récupération sera inopérant. Dans ce cas, la puissance de décélération sera d'autant moins forte, ce que le conducteur ressentira.



Servofrein électromécanique

Fusion entre le système de freins et le frein moteur. Un servofrein électromécanique (e-BKV) a été développé spécialement pour les modèles électriques de Volkswagen. L'e-BKV optimise la force de freinage du conducteur comme c'est déjà le cas sur les servofreins des voitures à motorisation conventionnelle. Dans le cas de l'e-BKV, cet effet est réalisé par le « Brake-Blending », un système grâce auquel les faibles décélérations sont générées uniquement par un couple de freinage du moteur électrique. Les freinages plus accentués, en revanche, sont réalisés par un couple délivré conjointement par le moteur électrique et par le système de freins hydraulique.

Aérodynamisme et résistance au roulement

Une résistance à l'air améliorée de 10 pour cent. En mettant en œuvre toute une série de mesures spécifiques telles que la réduction de la part d'air frais (via un volet de radiateur et une grille de calandre en partie fermée), un nouveau carénage inférieur, un arrière modifié avec un becquet et des déflecteurs au niveau des montants de custode, ainsi que le développement d'une nouvelle jante aérodynamique (dont les ouvertes se referment en affleurant avec l'extérieur), la résistance à l'air a pu être abaissée à 0,615 m² par rapport à la Golf de série (1.6 TDI 77 kW : 0,686 m²), soit une amélioration de 10 pour cent. Le c_x est passé à 0,281.

Une résistance au roulement améliorée de 10 pour cent. L'optimisation des pneumatiques (205/55 R16 91 Q) a entraîné un autre effet positif sur la consommation et l'autonomie. La réduction du coefficient de résistance au roulement de 7,2 pour mille (Golf BlueMotion) à 6,5 pour mille sur la e-Golf (amélioration de 10 pour cent également) se traduit là encore par un progrès en matière d'autonomie.

Perfection acoustique

Tellement silencieuse qu'on entendrait une mouche voler. Les moteurs électriques constituent un défi particulier au regard du développement acoustique. En effet, l'absence du moteur à combustion fait apparaître d'autres sources sonores au premier plan. La sonorité à peine perceptible mais néanmoins spécifique du moteur révèle les bruits et les vibrations occasionnés par les organes auxiliaires entraînés électriquement. Last but not least, sans efforts d'amélioration sophistiqués, les bruits de vent et de roulement sont perçus avec une acuité beaucoup plus grande sur les voitures électriques, de la même manière que sur une voiture haut de gamme.

Une qualité de silence digne du segment de luxe. Dans ce contexte, Volkswagen a adapté pour la e-Golf une stratégie acoustique spécifique à l'entraînement électrique. La Golf zéro émission se

transforme ainsi en routière quasiment silencieuse. Quelques exemples : la suspension du moteur a été modifiée au profit d'une suspension à appuis pendulaires aux caractéristiques redéfinies, visant notamment à parfaire le rendu acoustique à l'accélération en dépit du couple moteur élevé du moteur électrique. De plus, la conception du carter-moteur a été modifiée pour obtenir un rayonnement sonore extrêmement faible. Enfin, des matériaux à fort pouvoir isolant phonique et néanmoins très légers ont été utilisés dans l'habitacle. Le confort acoustique contribue à créer une atmosphère feutrée évoquant une voiture de haut de gamme.

Équipements extérieurs

Voiture Volkswagen avec phares à LED de série. Visuellement, la e-Golf (quatre portes de série) se reconnaît de loin à sa grille de calandre noire fermée et à ses phares à LED particulièrement efficaces de série. Un bandeau bleu intégré à la grille de calandre et aux phares (« ligne e-design ») représente une autre particularité de la nouvelle Golf à moteur électrique ou hybride plug-in. Par rapport aux phares xénon, la technologie à LED se caractérise par un meilleur éclairage en dépit d'une consommation d'énergie plus faible. D'une manière générale, l'un des signes de reconnaissance des modèles électriques Volkswagen est la signature lumineuse affirmée en forme de C des feux de jour à LED dans le bouclier avant, redessiné pour l'occasion. Sous la vaste prise d'air et au-dessus



du becquet avant, la signature lumineuse des feux de jours s'inscrit parfaitement dans la continuité visuelle du liseré chromé. Bien sûr, la e-Golf arbore par ailleurs des monogrammes en conséquence (« e-Golf ») sur les ailes avant, la grille de calandre et à l'arrière ainsi qu'un logo VW sur fond bleu, qui la désignent comme une voiture zéro émission.

Feux arrière à LED et jantes aérodynamiques. A l'arrière, la e-Golf zéro émission se remarque notamment par l'absence de sorties d'échappement. À l'extérieur, elle est dotée de série d'un spoiler de toit de la couleur du véhicule, de feux arrière à LED foncés et de jantes aérodynamiques 16" en alliage léger de type « Astana » parfaitement équilibrées et chaussées de pneumatiques 205 à faible résistance au roulement.

Équipements intérieurs

Équipement de série exclusif. À l'intérieur de la e-Golf, on remarque la sellerie au tissu spécifique (sièges « Merlin e-grey » ; cuir « Vienna » dans les coloris « Marrakech », « Shetland » ou « noir titane » en option) ainsi que la finition suréquipée de série (système de radionavigation haut de gamme Discover Pro, climatisation automatique, climatisation à l'arrêt, pare-brise chauffant, volant gainé cuir, pommeau de levier de vitesses gainé cuir). Des applications décoratives en « iridium matrix/dark



magnesium ») ornent la planche de bord côté conducteur, tandis que la console centrale et le tableau de bord côté passager se distinguent par des habillages de porte et des applications décoratives en « dark magnesium ». Comme à l'extérieur, on retrouve un certain nombre de fonctions bleues à l'intérieur de la e-Golf, parmi lesquelles les surpiquûres du volant cuir et du pommeau de levier de vitesse et les coutures des sièges et des tapis de sol. En option, le pack Ambiance plonge le conducteur encore un peu plus dans l'univers de l'électromobilité Volkswagen : éclairage indirect toujours bleuté, spots de lecture à LED, éclairage de plancher bleu, éclairage d'ambiance bleu au niveau des décors et des baguettes de seuil de porte, également éclairées en bleu.

Instruments et fonctions spéciales

L'indicateur de puissance succède au compte-tours. Sur la gauche des instruments, le compte-tours est remplacé par l'indicateur de puissance (qui indique si le moteur est prêt à tourner, si la batterie haute tension est chargée via récupération ou si elle fournit de l'énergie) et par l'affichage de la disponibilité de puissance. À droite, on retrouve le compteur de vitesse, toujours sous forme analogique et allant jusqu'à 160 km/h. Il est complété dans sa partie inférieure par l'affichage du statut de charge de la batterie haute tension. L'écran couleur disposé entre l'indicateur de puissance et le compteur de vitesse (affichage multifonctions Premium) affiche désormais l'autonomie en permanence, mais aussi le niveau



actif de récupération, la mention du temps de charge restant et le témoin de connecteur branché. Juste après le démarrage du moteur, l'indication « READY » signalant la possibilité de commencer à rouler apparaît dans la partie inférieure de l'affichage multifonctions.

Écran tactile. Chaque Golf possède un écran tactile. La e-Golf embarque de série l'écran le plus sophistiqué de la gamme, l'écran tactile 8,0 pouces du système de radionavigation haut de gamme « Discover Pro ». Le système affiche désormais un grand nombre de fonctions nouvelles :

Exemple du moniteur d'autonomie : il indique graphiquement l'autonomie actuelle de la voiture, ainsi que le potentiel d'autonomie présenté par d'éventuels consommateurs auxiliaires. En effet, le conducteur peut gagner en autonomie en coupant certains auxiliaires actifs, indiqués sur l'affichage.

Exemple de l'affichage du flux d'énergie : l'affichage indique par une animation graphique le flux de puissance à l'accélération (flèches bleues), ainsi qu'au freinage ou en récupération (flèches vertes). Les statistiques de récupération renseignent le conducteur sur la quantité d'énergie récupérée depuis le début du trajet.

Exemple de l'e-Manager : il est possible de programmer jusqu'à trois horaires de départ et de charge. À l'heure dite, la voiture se règle sur les paramètres de climatisation sélectionnés et garantit l'état de charge de la batterie. En parallèle, le conducteur peut activer le chauffage ou la réfrigération de l'habitacle via la climatisation auxiliaire de série pendant la charge. Ainsi, la climatisation ne se fait pas au détriment de la charge de batterie et l'autonomie s'en trouve accrue.

Exemple de l'autonomie sur 360° : le rayon d'action de la e-Golf est représentée à 360° sur la carte. La surface intérieure décrit la zone d'action pour un aller-retour. La surface extérieure décrit le rayon d'action pour un aller simple. Les stations de recharge peuvent être affichées et intégrées à l'itinéraire comme étapes intermédiaires.

Volkswagen Car-Net e-Remote. L'application « Car-Net e-Remote » permet de paramétrer de nombreux réglages et requêtes via Smartphone ou depuis le portail Car-Net sur Internet. L'application comprend les fonctions suivantes :

- › **Programmation de l'heure de départ** – Certaines fonctions, comme la climatisation auxiliaire, sont lancées en fonction de la température extérieure de telle manière que la température souhaitée dans l'habitacle soit atteinte à l'heure programmée pour le départ ;

- › **Climatisation** – Mise en marche/arrêt de la climatisation auxiliaire et affichage de la température extérieure et de la température de consigne à l'intérieur ;
- › **Charge de batterie** – Démarrage et coupure de la charge, affichage du connecteur de charge, état de charge, processus de charge, niveau de charge, temps de charge et autonomie résiduelle ;
- › **Consultation des données du véhicule** – Affichage d'informations sur les trajets (déplacements isolés ou longue durée) comme les kilomètres parcourus, le temps de déplacement, la consommation du moteur électrique et des composants tels que la climatisation ou la radio, utilisation de la récupération ;
- › **Consultation du statut de la voiture** – Verrouillage des portières et du coffre, éclairage (marche/arrêt), connecteur branché, dernier emplacement de stationnement de la e-Golf (position GPS sur la carte).

Équipements optionnels

Le fait que la e-Golf puisse être commandée avec presque tous les équipements optionnels et systèmes d'aide à la conduite des autres modèles de cette gamme souligne qu'il s'agit d'une voiture polyvalente à part entière sans aucun compromis en matière de fiabilité au quotidien. Principaux équipements optionnels (liste non exhaustive) :

- › Éclairage d'ambiance dans les décors de porte avec éclairage indirect bleuté, spots de lecture à LED, lampes au niveau des pieds, poignées intérieures de porte et accoudoirs de porte éclairés
- › Pack d'assistance avec ACC, Front Assist et fonction de freinage d'urgence en ville, alarme antivol Plus, commutation automatique des feux de route, Light Assist, limiteur de vitesse, rétroviseur intérieur avec dispositif anti-éblouissement automatique, assistant pluie, Lane Assist
- › Régulateur de vitesse adaptatif ACC, Front Assist et fonction de freinage d'urgence en ville
- › Borne de recharge CCS
- › Alarme antivol « Plus »
- › Réception radio numérique DAB+
- › Siège conducteur à réglage électrique
- › Réglage des feux de route Light Assist
- › Pare-brise chauffant sans fil et filtrant la lumière infrarouge
- › Régulateur de vitesse avec limiteur de vitesse
- › Équipement cuir « Vienna » disponible dans trois coloris différents
- › Pack éclairage et visibilité avec commutation automatique des feux de route, rétroviseur intérieur avec dispositif anti-éblouissement automatique et capteur de pluie
- › Câble pour stations de charge à courant alternatif

- › Prise multimédia MEDIA-IN avec câble adaptateur iPod/iPhone
- › Interface Premium pour téléphone portable avec borne WiFi
- › Volant cuir multifonction
- › Pack parking tout confort avec aide au stationnement ParkAssist et ParkPilot, système de verrouillage/démarrage sans clé Keyless Access, pack rétroviseurs et système de reconnaissance de l'environnement Front-Assist avec fonction de freinage d'urgence en ville
- › Système d'aide au stationnement Park Assist avec ParkPilot
- › Protection proactive des occupants
- › Caméra de recul Rear Assist
- › Système de verrouillage/démarrage sans clé Keyless Access
- › Airbags latéraux et prétensionneurs de ceinture à l'arrière
- › Système audio DYNAUDIO Excite
- › Pack miroirs
- › Alerte de franchissement de ligne Lane Assist
- › Système de reconnaissance de l'environnement Front Assist avec fonction de freinage d'urgence en ville
- › Interface USB compatible iPhone/iPod avec prise multimédia
- › Pack hiver avec buses de lave-glace chauffées à l'avant, sièges avant chauffés

e-Golf		85 kW (115 ch)
Moteur, équipement électrique		
Type de moteur		Moteur synchrone à aimants permanents (MSAP)
Puissance	kW (ch)	85 (115)
Couple maximum	Nm	270
Batterie / système de charge		
Type de batterie		Lithium-ion
Poids de la batterie	kg	318
Position de la batterie		entre les essieux
Capacité nominale	kWh	24,2
Nombre d'éléments/modules		264 / 27
Tension nominale, V	V	323
Durée de charge AC 2,3 kW 100% SOC	h	13
Durée de charge AC 3,6 kW 100% SOC	h	8
Durée de charge DC 80% SOC	h	0,5
Performances		
Accélération 0 à 60/100 km/h	s	4,2/ 10,4
Vitesse de pointe	km/h	140
Consommation électrique kWh/100 km		
Cycle combiné	l/100 km	12,7
Emissions (CO ₂) combiné	g/km	0
Label de rendement		A+

Transmission		
Bôte de vitesses		boîte 1 vitesse
Dimensions extérieures		
Nombre de portes		4
Longueur/largeur/hauteur	mm	4 254/1 799/1 453
Empattement	mm	2 632
Voie AV/AR	mm	1 549/1 518
Coffre à bagages		
Longueur, banquette non rabattue/rabattue	mm	839 - 1 558
Volume selon méthode VDA: banquette non rabattue/rabattue	l	343 - 1 233
Poids		
Poids à vide (DIN à vide)	kg	1 510
Poids à vide (EU à vide)		1 585
Poids total autorisé	kg	1 960
Charge utile	kg	450
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	970/1 040
Autonomie		
selon cycle NEDC	km	190
pratique	km	130 -190

electrified!



IMAGE SOURCES

WWW.PHOTOCASE.DE: Page 04: natural_disaster / Page 05: joexx /
Page 50: zettberlin / Page 51: Gortincoiel

WWW.VOLKSWAGEN-MEDIA-SERVICES.COM

© Volkswagen Produktkommunikation
Brieffach 1971
D-38436 Wolfsburg