



Golf eTSI, Golf eHybrid y Golf GTE

Presentación Internacional Dinámica

Wolfsburgo, agosto de 2020

Nota: El presente dossier de prensa, así como las imágenes y vídeos sobre los nuevos modelos de Golf con propulsión híbrida están a su disposición en www.volkswagen-newsroom.com

Todas las indicaciones con respecto al equipamiento son válidas para el mercado alemán.

1. Golf 1.0 eTSI DSG / 81 kW / – Consumo combinado (NEDC): 4,3 l/100 km; CO₂: 98 g/km; clase de eficiencia A
2. Golf 1.5 eTSI DSG / 110 kW – Consumo combinado (NEDC): 4,6 l/100 km; CO₂: 106 g/km; clase de eficiencia A
3. Golf 1.5 eTSI DSG / 96 kW: el vehículo es un prototipo de preserie, datos a 24.08.2020.
4. Golf 1.4 eHybrid DSG / 150 kW – Consumo combinado (NEDC): 1,4 – 1,2 l/100 km; 11,6 – 11,0 kWh/100 km; CO₂: 31 – 28 g/km; clase de eficiencia A+
5. Golf 1.4 GTE DSG / 180 kW – Consumo combinado (NEDC): 1,7 l/100 km; 12,4 kWh/100 km; CO₂: 38 g/km; clase de eficiencia A+
6. www.isi.fraunhofer.de/de/presse/2017/presseinfo-26-2017-plug-in-hybridfahrzeuge.html
7. Golf GTI: prototipo de preserie
8. ID.3: consumo de electricidad en kWh/100 km (NEDC): 15,4-14,5 (combinado); emisiones de CO₂ en g/km: 0; clase de eficiencia: A+.



f

Contenido

Golf eTSI, Golf eHybrid y Golf GTE

Resumen

Las novedades de un vistazo página 03

Los nuevos modelos híbridos del Golf página 03

Aspectos principales

Golf eTSI: la tecnología de hibridación suave de 48 V al detalle
página 11

Golf eHybrid y Golf GTE: el híbrido enchufable al detalle página 13

Golf eTSI, Golf eHybrid y Golf GTE: los equipamientos
página 18



Resumen

Mild Hybrid de 48 V e híbrido enchufable: Volkswagen lanza cinco Golf eléctricos al mercado

Las novedades de un vistazo (fechas correspondientes al mercado alemán)

- **Ofensiva híbrida.** En 2020, sale el nuevo Golf con cinco versiones híbridas distintas: tres con tecnología de hibridación suave y dos híbridos enchufables.
- **eTSI.** Dos Golf eTSI, con 81 kW (110 CV) y 110 kW (150 CV), son los primeros Volkswagen con la nueva propulsión híbrida Mild Hybrid de 48 V.
- **Visión del eTSI.** Este año saldrá al mercado un tercer Golf eTSI con 96 kW (131 CV).
- **Potencia de 48 V.** Los nuevos sistemas híbridos suaves permiten ahorrar hasta 0,4 l/100 km de combustible y proporcionan un rendimiento de puesta en marcha extraordinariamente bueno.
- **eHybrid.** Ya puede realizar el pedido del nuevo Golf eHybrid con una propulsión híbrida enchufable de 150 kW (204 CV) de potencia.
- **GTE.** El nuevo Golf GTE sale a la venta en los próximos días. Su propulsión híbrida genera una potencia de 180 kW (245 CV).
- **Mayor autonomía eléctrica.** 80 km (eHybrid) y 62 km (GTE): autonomía eléctrica notablemente superior a la de su predecesor (47 km).
- **Mayor autonomía total.** Los modelos híbridos enchufables ofrecen autonomías totales de 870 km (eHybrid) y 745 km (GTE).
- **Arranque siempre eléctrico.** El Golf eHybrid y el Golf GTE arrancan siempre de forma eléctrica y, por lo tanto, no generan emisiones a nivel local.
- **Unidad de control híbrido predictiva.** El sistema electrónico inteligente integra los datos de GPS y de ruta con la regulación de la propulsión.

Contacto de prensa:

Volkswagen Communications
Product Communications
Bernd Schröder
Contacto Product Line Compact
Tel.: +49 5361 9-36867
bernd.schroeder1@volkswagen.de

Product Communications
Philipp Dörfler
Contacto Product Line Compact
Tel.: +49 5361 9-87633
philipp.doerfler@volkswagen.de



Más información en
volkswagen-media-services.com



Los nuevos modelos híbridos del Golf

Wolfsburgo, agosto de 2020. Volkswagen lanza al mercado una gama completamente nueva de modelos de hibridación suave de 48 V, híbridos enchufables y eléctricos. El Golf —el Volkswagen con más éxito con más de 35 millones de unidades fabricadas— pertenece a los vehículos con mayor volumen de ventas de esta ofensiva de movilidad eléctrica. Preparado para su lanzamiento desde finales de 2019: la octava generación. En el futuro, competirá con cinco propulsiones híbridas y variados niveles de potencia. Ya en el mercado: el nuevo Golf 1.0 eTSI¹ con 81 kW (110 CV) y el Golf 1.5 eTSI con 110 kW (150 CV)² propulsados por los sistemas de hibridación suave de 48 V (eTSI) de la marca. Ambos motores son tan económicos como potentes y ofrecen un extraordinario rendimiento de arranque gracias al impulso boost adicional. En 2020 llegará otra versión híbrida media de 48 V con 96 kW (131 CV)³. Siempre de serie a bordo: un cambio de doble embrague DSG de 7 marchas. Todos los Golf eTSI estarán disponibles en las versiones de equipamiento "Life" (práctica), "Style" (exclusiva) y "R-Line" (deportiva).

Dos nuevas propulsiones híbridas enchufables. Además, estos días saldrán a la venta dos nuevos modelos híbridos enchufables: el Golf eHybrid⁴ y el Golf GTE⁵. Estos Golf están equipados con una batería de iones de litio recargable externamente cuya capacidad energética aumenta un 50 % hasta los 13 kWh en comparación con el modelo híbrido enchufable de la séptima generación del Golf. Los dos modelos híbridos enchufables son propulsados por el motor eléctrico, por un potente TSI (motor de gasolina turbo) o ambos motores juntos. El sistema de propulsión del nuevo Golf eHybrid desarrolla una potencia máxima de 150 kW (204 CV). En principio, este Golf se ofrece en la elegante versión de equipamiento "Style" y se recomienda como un modelo híbrido enchufable orientado especialmente al confort. El Golf eHybrid solamente consume 11,0 kWh/100 km (NEDC).



La autonomía puramente eléctrica alcanza los 80 km; la autonomía total es de 870 km (ambos valores NEDC). El Golf GTE con un consumo muy bajo está diseñado para alcanzar una potencia de alto rendimiento deportivo. El sistema de propulsión proporciona una potencia de sistema de 180 kW (245 CV); de este modo, la fusión de motor eléctrico y TSI consigue el nivel de potencia del actual Golf GTI⁷. El Golf GTE puede recorrer hasta 62 km en modo puramente eléctrico con un consumo de energía de 12,4 kWh. Autonomía total: 745 kilómetros (los tres valores GTE también NEDC).

Notablemente más económico que su predecesor. Una comparativa entre el Golf eHybrid y el Golf GTE (150 kW/204 CV) de la generación pasada del Golf (7.^a) pone de relieve lo económicos que son los nuevos modelos híbridos enchufables. El nuevo Golf eHybrid alcanza un consumo de combustible combinado (NEDC) de 1,2 l/100 km y los 11,0 kWh mencionados anteriormente como consumo de electricidad (NEDC), lo que resulta en 0,7 l/100 km menos de consumo de combustible y 1,1 kWh/100 km menos de consumo de electricidad que el anterior Golf GTE de la 7.^a generación. De 47 a 80 kilómetros, la autonomía eléctrica también mejoró significativamente. La autonomía total del nuevo Golf eHybrid también muestra un aumento notable: de 760 km a 870 km.

Movilidad eléctrica para todos. Con tres nuevos eTSI y dos nuevas propulsiones híbridas enchufables, el Golf sigue siendo el Volkswagen con la mayor gama híbrida. Junto con el también nuevo ID.3⁸ completamente eléctrico para el que habrá tres tamaños de batería distintos, Volkswagen ofrecerá una de las gamas de la clase compacta eléctrica más completa del mundo.

Golf eTSI: el desplazamiento por inercia aprovecha la energía cinética

TSI de alta tecnología más 48 voltios. Con los nuevos motores eTSI, Volkswagen ofrece para el Golf una gama económica y de máxima eficiencia de sistemas de propulsión eléctricos que funcionan



independientemente de cada infraestructura de carga. Los innovadores y eficientes TSI de cuatro cilindros de 1,5 litros con gestión de cilindros activa (ACT) temporal establecen la base técnica de las nuevas propulsiones híbridas medias de 48 V en las etapas de potencia de 110 kW y 96 kW; en el Golf eTSI con 81 kW, se utiliza un TSI de tres cilindros de 1,0 litros. La novedad de los eTSI es su sistema de 48 voltios. Un alternador de arranque por correa de 48 V y una batería de iones de litio de 48 V perfeccionan el rendimiento y reducen el consumo de combustible en comparación con un sistema de propulsión similar también equipado con caja de cambios automática. Ejemplo: Golf 1.5 eTSI con 110 kW: su consumo NEDC combinado es de tan solo 4,6 l/100 km. Para que sirva de comparación: el Golf 7 se lanzó como 1.5 TSI con 110 kW y DSG con un consumo NEDC de 5,0 l/100 km.

Ahorro de combustible al desplazarse por inercia. Todos los eTSI disponen de una potente función de recuperación (recuperación energética); la energía de desaceleración relativa al frenado se almacena en la batería de 48 V. La batería permite desplazarse por inercia con el motor de combustión completamente desconectado; la batería de 48 V sigue alimentando todos los sistemas importantes a bordo como los frenos o la dirección asistida electromecánica cuando el motor TSI está desactivado. Además, reiniciar el motor es extremadamente cómodo gracias al sistema de 48 V. Asimismo, los eTSI ofrecen un rendimiento de arranque extraordinariamente dinámico mediante el impulso boost, ya que inmediatamente se obtiene un par elevado.

Golf eHybrid y Golf GTE: impulso boost y cero emisiones

Amplias autonomías: en modo eléctrico e híbrido. Las nuevas propulsiones híbridas enchufables convierten al Golf en un vehículo de cero emisiones para el día a día. Además, la combinación de un TSI de 1,4 litros, un motor eléctrico y una batería de iones de litio, situada debajo del asiento trasero,



ofrece una combinación fascinante entre mínimo consumo y un fuerte desarrollo de potencia. El Golf eHybrid desarrolla un par de sistema de 350 Nm prácticamente partiendo de cero; el Golf GTE ofrece incluso 400 Nm.

Cero emisiones en la vida cotidiana. Las amplias autonomías eléctricas hacen posible el de uso de los dos nuevos modelos híbridos enchufables del Golf como un vehículo cero emisiones a nivel local en el funcionamiento diario, puesto que el Golf eHybrid y el Golf GTE pueden recorrer las distancias diarias que realizan la mayoría de los viajeros a sus puestos de trabajo con hasta 80 km eléctricos. Por lo general, se puede decir que con este Volkswagen se pueden recorrer prácticamente todos los trayectos cortos sin generar emisiones; y hacerlo, de forma automática, porque tanto el Golf eHybrid como el Golf GTE siempre arrancan en "modo eléctrico ampliado" incluso cuando la batería está suficientemente cargada (excepto cuando la temperatura de la batería es inferior a -10 °C). Por este motivo, los compradores de estos modelos también pueden disfrutar de una subvención gubernamental en muchos países. El prejuicio de que los vehículos híbridos enchufables se cargan en ocasiones de forma menos frecuente que los vehículos eléctricos fue desmentido ya a finales de 2017⁶ por el renombrado Instituto Fraunhofer de Investigación sobre Sistemas e Innovación (ISI, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung) y el Instituto Tecnológico de Karlsruhe (KIT, Karlsruher Institut für Technologie) en un amplio estudio que se llevó a cabo en Estados Unidos y Alemania. Como, además, los dos modelos se pueden conducir de modo exclusivamente eléctrico a una velocidad de hasta 130 km/h, se pueden recorrer mayores distancias de modo puramente eléctrico incluso en autopistas. Asimismo, es posible reservar energía eléctrica durante un viaje más largo para, por ejemplo, poder circular en todo momento sin emisiones a nivel local en "modo EV" en una zona de destino urbana. Al arrancar, el conductor indica qué porcentaje de la capacidad de la batería se debe reservar mediante el sistema de



infotainment. Para ello, la batería ni siquiera tiene que estar completamente cargada al arrancar, ya que también se puede cargar mediante el motor TSI y la recuperación mientras circula.

Estrategia híbrida predictiva. El software y hardware inteligentes del Golf contribuyen a aumentar la autonomía eléctrica y a reducir el consumo. Un ejemplo: Ambos modelos híbridos enchufables están equipados con el sistema de navegación "Discover Media" de serie. Por un lado, los sistemas de navegación integran la topografía en el cálculo de la ruta mediante los datos de los mapas y el GPS para poder ofrecer el recorrido más eficiente, por ejemplo, con pocas pendientes de subida. Por otro lado, el Golf puede transmitir indicaciones predictivas al conductor gracias al sistema de navegación, para que, por ejemplo, frene al acercarse a una curva con el objetivo de poder aprovechar de este modo la recuperación óptima. Con el ACC (control de crucero adaptativo) activo y también de serie, los Golf con propulsión híbrida enchufable lo regulan incluso de forma automática. Ya sea en el modo de conducción manual o mediante el control de crucero adaptativo (ACC) durante el trayecto, los modelos híbridos enchufables detectan, por ejemplo, accesos a poblaciones gracias a la estrategia híbrida predictiva y, de este modo, activan automáticamente el modo "híbrido" con antelación.

Carga mediante Plug-In. Por defecto, la batería del Golf eHybrid y del Golf GTE se carga completamente de forma externa. mediante una interfaz situada en la aleta delantera al lado del conductor a la que se conecta el cable de carga. De este modo, el término "enchufable" explica también la denominación de la propulsión híbrida. Se carga con corriente alterna (CA) de 2,3 o 3,6 kW en función de la fuente de alimentación. A través de la red doméstica normal, con 230 voltios a 2,3 kW, la batería se vuelve a cargar en cinco horas si antes estaba completamente vacía. Si la fuente de alimentación es, por ejemplo, una unidad de carga de Volkswagen o una estación de carga con 360 voltios y un cable diseñado para una potencia de 3,6 kW, el tiempo de carga se reduce a tres horas y 40 minutos. El cargador



de baterías integrado en el coche gestiona la carga de forma completamente automática; el conductor solo tiene que conectar el conector. Además, mediante el sistema de infotainment o la aplicación "We Connect", puede controlar el momento de carga para, por ejemplo, aprovechar la corriente nocturna de tarifa reducida. Comodidad: tanto durante la carga con el cable conectado como, en general, al aparcar, es posible activar el aire acondicionado o la calefacción del habitáculo antes de poner el vehículo en marcha.

Extensión de la infraestructura de carga. Por lo general, se puede decir que la carga eléctrica es cada vez más fácil y autónoma cuando se está de viaje, ya que el grupo Volkswagen sigue expandiendo la infraestructura de carga: para el 2025, la empresa, junto con sus socios comerciales, tiene previsto instalar aprox. 35 000 puntos de carga en Europa, muchos de ellos de acceso público. A estos puntos de carga se les deben sumar las estaciones flexibles de carga rápida de Volkswagen Group Components, que se pueden colocar allí donde sean necesarias, por ejemplo, en grandes eventos. Mediante la conexión a la red de baja tensión, se convierten en puntos de carga fijos; además, gracias a la técnica de carga rápida, se pueden recargar simultáneamente dos coches eléctricos o vehículos híbridos enchufables con una potencia de hasta 150 kW.

Una eficiencia que es un placer. El Golf eHybrid y el Golf GTE no solo son Volkswagen eficientes que circulan sin generar emisiones a nivel local temporalmente, sino que también son modelos muy dinámicos. Ambos Golf cuentan a bordo con un motor TSI de 1,4 litros y un motor eléctrico del tipo HEM80evo; el motor eléctrico forma una unidad compacta con el cambio de doble embrague DSG de 6 marchas (DQ400e) construido para este fin. Si se utiliza toda la potencia del sistema de 150 kW, el Golf eHybrid acelerará a 100 km/h en 7,4 segundos; el Golf alcanza cómodamente la velocidad máxima de 220 km/h. El Golf GTE, que alcanza los 225 km/h, consigue la clásica aceleración en 6,7 segundos con su potencia de 180 kW y gana prestigio como coche deportivo entre los



modelos híbridos compactos. Sin embargo, en ambos casos, no son decisivos ni la máxima velocidad ni la aceleración. Más bien es el tipo de desarrollo de potencia lo que es llamativo y fascinante: el motor eléctrico actúa como un impulsor boost adicional que da soporte al motor turboalimentado y proporciona un par superior de forma permanente.

De serie y exclusivo. Volkswagen ofrece el Golf eHybrid en la versión de equipamiento superior "Style". Al igual que en su predecesor, el Golf GTE llegará como modelo autónomo con un equipamiento "GTE" individualizado. En cualquier caso, siempre de serie: características como el nuevo "Digital Cockpit Pro" (instrumentos digitales con pantallas híbridas) y el sistema de navegación "Discover Media" con streaming, Internet y DAB+, interfaz de teléfono con función de carga inductiva y control por voz. A bordo de estos modelos híbridos también se dispone de forma estándar de: sistema de detección de señales de tráfico, un volante multifunción de cuero, sistema de vigilancia "Front Assist", climatizador automático "Air Care Climatronic", una función de recuperación de energía, sistema de aviso local "Car2X", nuevo sistema de arranque sin llave "Keyless Start", faros Plus LED y grupos ópticos traseros LED, así como llantas de aleación ligeras de 17 pulgadas. En el Golf eHybrid, el conductor y el acompañante se sientan en asientos de confort deportivos; en el Golf GTE, se utilizan asientos deportivos de gama alta individualizados con apoyacabezas integrados del estilo GTI. Además, el Golf eHybrid está equipado de serie con la función "Travel Assist" para la conducción asistida a una velocidad de hasta 210 km/h (con control de crucero adaptativo "ACC" y asistente de aviso de salida del carril "Lane Assist"). El Golf GTE está equipado con detalles como los parachoques y faldones laterales de diseño deportivo, una moldura luminosa LED en la parrilla del radiador y otras individualizaciones específicas del GTE en el exterior e interior.



Golf eTSI: la tecnología de hibridación suave de 48 V al detalle

Los componentes de la propulsión

48 V más 12 V. El nuevo sistema de 48 V contribuye a ahorrar combustible, concretamente, hasta 0,4 l/100 km. La tecnología de 48 V —con secciones transversales de cable comparativamente pequeñas, una batería compacta y un bajo peso reducido— permite la transmisión de potencias eléctricas mayores. Ello lleva a la recuperación de una cantidad mucho mayor de energía durante el frenado o la desaceleración. Con la energía almacenada en la batería de iones de litio de 48 V se alimenta la red de a bordo de 12 V y se acciona un alternador de arranque por correa de 48 V. Este alternador de arranque por correa se hace cargo del papel de alternador y del motor de arranque, y, al mismo tiempo, funciona como un motor eléctrico pequeño y ligero que aumenta el par de accionamiento durante el arranque casi sin retardo. La fuerza del alternador se transmite por medio de la transmisión por correa. Asimismo, arranca durante la marcha (al desplazarse por inercia) casi sin notarse el motor de combustión, que se desconecta tantas veces como resulte posible. En este caso, la batería de 48 V suministra energía a todos los sistemas importantes del Golf eTSI. Una cosa está clara: la propulsión híbrida media de 48 V combina valores bajos de consumo y emisiones con un excelente rendimiento de arranque, algo difícil de conseguir de este modo en sistemas sin impulso boost.

EA211 y cambio de doble embrague DSG de 7 marchas. Un motor TSI de 1,0 litros y dos de 1,5 litros establecen la base técnica de tracción de los nuevos sistemas de hibridación suave de 48 V. Los tres TSI forman parte de la serie TSI EA211, que se caracteriza por su modernidad. De serie, una caja de cambios automática de doble embrague DSG de 7 marchas (DQ200) se encarga del cambio de marchas. Siempre a bordo: un filtro de partículas



para motores de gasolina. Todos los motores eTSI del nuevo Golf cumplen con la norma de emisiones de gases de escape Euro 6d-ISC-FCM.

eTSI con 81 kW. El 1.0 TSI es un motor de tres cilindros con una cilindrada de 999 cm³. Desarrolla una potencia de 81 kW (110 CV); y el par máximo de 200 Nm está disponible entre 2000 y 3000 rpm. El motor de alta tecnología funciona con el "proceso de combustión TSI-Miller" especialmente eficiente y con un alto calandrado, así como con un turbocompresor con geometría de turbina variable (VTG).

eTSI con 96 kW. En las etapas de potencia más elevadas, se utiliza un motor de cuatro cilindros de 1498 cm³. La versión con 96 kW (131 CV) también se caracteriza por el "proceso de combustión TSI-Miller" y un turbocompresor VTG. El motor desarrolla su máxima potencia entre 5000 y 6000 rpm. En el 1.0 TSI, el par máximo es de exactamente 200 Nm; sin embargo, esta fuerza está disponible en un rango de revoluciones superior de 1400 y 4000 rpm en el motor de 1,5 litros.

eTSI con 110 kW. El 1.5 TSI con 110 kW (150 CV) proporciona su máxima potencia entre 5000 y 6000 rpm, al igual que el motor de 96 kW. En ambos motores de 1,5 litros, se apagan dos de los cuatro cilindros con la mayor frecuencia posible y de forma imperceptible gracias a la gestión de cilindros activa ACT. Esto reduce el consumo y las emisiones. El par máximo del motor de 110 kW es de 250 Nm y está disponible entre 1500 y 3500 rpm. El Golf eTSI con 150 CV alcanza una velocidad de 224 km/h.



Golf eHybrid y Golf GTE: el híbrido enchufable al detalle

Los componentes de la propulsión

Gama híbrida enchufable ampliada. Volkswagen ofrecerá el nuevo Golf en dos versiones híbridas enchufables: como Golf eHybrid y Golf GTE. El predecesor estaba disponible solo como Golf GTE. El nuevo Golf eHybrid está disponible en la línea de equipamiento exclusivo "Style" con una potencia de sistema de 150 kW (204 CV) y un par de sistema de 350 Nm: un reflejo de su posicionamiento orientado al confort. El nuevo Golf GTE tiene un carácter muy deportivo. El diseño, el ajuste y el equipamiento de esta versión tienden un puente hacia el Golf GTI. La potencia y el par del sistema, con 180 kW (245 CV) y 400 Nm, también toman como referencia este icono. Con una mayor gama de modelos híbridos enchufables, Volkswagen da respuesta a los clientes cada vez más numerosos que actualmente se decantan por un modelo con este sistema de propulsión inteligente y versátil.

Batería con un 50 % más de capacidad. En comparación con los modelos anteriores, la capacidad energética de la batería de los híbridos enchufables se ha incrementado considerablemente, en concreto, un 50 % a 13 kWh. Ventaja: un plus considerable de autonomía eléctrica, que ha aumentado hasta alcanzar los 80 km.

Combinación de motores eléctricos y TSI. Ambos modelos utilizan para acelerar la combinación de un motor TSI de 1,4 litros de 110 kW (150 CV) de potencia (EA211) con un motor eléctrico del tipo HEM80evo que alcanza una potencia máxima de 80 kW (110 CV) en el pico. El TSI desarrolla un par de 250 Nm y el motor eléctrico, de 330 Nm. Con una aplicación de software propia, el Golf GTE puede alcanzar una potencia de sistema de nuevo superior y un par de sistema también más potente gracias a la combinación de sistemas de propulsión para conseguir el rendimiento típico de un "GTE". Independientemente de la potencia, ambos modelos



híbridos enchufables cumplen la norma de emisiones de gases de escape Euro 6d-ISC-FCM y obtienen la clase de eficiencia máxima A+.

Arrancar en "E-Mode". Ambos Golf están diseñados para completar especialmente trayectos cortos en modo puramente eléctrico. Por eso, arrancan siempre en "E-Mode" cuando la batería está suficientemente cargada. De este modo, el Golf eHybrid y el Golf GTE son vehículos de cero emisiones al iniciar cualquier trayecto. Aquellos que recorren muchos trayectos cortos y pocos trayectos largos rara vez tendrán que ir a una gasolinera conduciendo estos dos Golf.

Largos recorridos en modo "híbrido". En recorridos largos y por encima de los **130** km/h, el potente motor eléctrico ayuda al eficiente motor de gasolina (TSI). En este sentido, la combinación optimizada del motor eléctrico y el motor de combustión interna aumenta la eficiencia. Es decir: En el Golf eHybrid y en el Golf GTE, la energía eléctrica se puede utilizar para conducir en modo puramente eléctrico, como vehículo híbrido o para mejorar el rendimiento. En este contexto, el impulso eléctrico actúa como un impulso boost adicional. La nueva batería de iones de litio de alto voltaje (posicionada en los bajos del vehículo delante del eje trasero) suministra energía al motor eléctrico. Un módulo electrónico de potencia y control para propulsión eléctrica transforma la corriente continua de la batería en corriente alterna para el motor eléctrico. En el lado de la caja de cambios, ambos Golf funcionan con un cambio automático de doble embrague de 6 marchas (DQ400E) desarrollado especialmente para el uso como híbrido. Se propulsa el eje delantero.

Dos modos de funcionamiento en lugar de cinco. La batería de alto voltaje puede cargarse de forma habitual a través de la red eléctrica externa o durante la conducción a través del motor TSI y la recuperación energética. Para poder circular por la ciudad de forma específica en el "E-Mode" al final de un recorrido largo, Volkswagen ha reconfigurado los modos de funcionamiento del sistema híbrido y, de este modo, ha simplificado la recarga de la batería durante el trayecto. En lugar de los cinco modos de



funcionamiento de los modelos anteriores, ahora solo hay dos: el "E-Mode" (conducción en modo puramente eléctrico) y el "Híbrido" (cambio automático o manual entre el motor eléctrico y el TSI). Los dos modos anteriores "Battery Hold" (conservar el estado de carga de la batería) y "Battery Charge" (cargar la batería mediante el motor TSI) se han integrado en el modo "Híbrido". El anterior "modo GTE" queda cubierto en ambos modelos con el perfil de conducción "Sport"; el Golf GTE dispone también de un par y una potencia de sistema más elevados.

Pantalla de infotainment: funciones y pantallas híbridas

Almacenamiento de batería escalable. El Golf eHybrid y el Golf GTE están equipados de serie con instrumentos digitales de 10,0 pulgadas ("Digital Cockpit Pro"), una pantalla de infotainment también de 10,0 pulgadas y un volante multifunción. Además, cuentan con campos táctiles digitales dispuestos en el centro con teclas de acceso directo para un manejo fácil e intuitivo. Para cargar la batería durante el viaje, el conductor activa el menú de opciones "Modo de propulsión" mediante la tecla de acceso directo "Modo" debajo del control de la climatización o a través del sistema de infotainment. Ahí se puede seleccionar el modo "E-Mode" y el modo "Híbrido", ambas opciones situadas en la parte superior central de la pantalla. Si el conductor pulsa el campo "Híbrido", tendrá acceso a una batería escalada en diez niveles (del 0 al 100 %). Muestra el estado de carga actual de la batería. El conductor conoce de manera intuitiva el estado de carga de la batería mediante el número correspondiente de segmentos de la batería iluminados en azul claro. Al lado de la batería se encuentra un símbolo con un engranaje estilizado. Si el conductor pulsa este símbolo, accederá al modo "Híbrido" manual. El conductor ahora tiene la posibilidad de mantener el estado de carga de la batería (mediante el símbolo de igual "=") o aumentarla en pasos de 20 % (flecha hacia arriba "^") o reducir hasta un nivel definido (flecha hacia abajo "v"). Para salir del modo "Híbrido"



manual y volver a utilizar ambos sistemas de propulsión de forma automática, el conductor solo tiene que pulsar la batería una vez.

Selección del perfil de conducción de serie. En la misma opción de menú, debajo de los modos de propulsión, se encuentra la selección del perfil de conducción con los perfiles "Eco", "Confort", "Sport" e "Individual". En el modo "Sport", se configuran de forma especialmente dinámica parámetros como la característica de propulsión, el sonido del motor, las curvas específicas de la dirección o el control de crucero adaptativo ACC. En el modo "Eco", todos los sistemas, incluido el aire acondicionado, funcionan de modo que se consuma el mínimo de energía posible; en el modo "Confort", el objetivo es un funcionamiento lo más cómodo posible. En el modo "Individual", se pueden ajustar manualmente todos los parámetros, incluso la luz de asistencia. Si el Golf dispone a bordo de la suspensión adaptativa (DCC) opcional, el conductor también podrá adaptar individualmente la suspensión de especialmente cómoda a extremadamente deportiva mediante un deslizador digital.

"Digital Cockpit Pro": funciones y pantallas híbridas

Tres diseños básicos. En el "Digital Cockpit Pro", el conductor dispone de tres opciones distintas de diseño básico en la tecla del volante "View". En primer lugar: un diseño clásico con instrumentos circulares exteriores y un indicador situado en el centro. En segundo lugar: un diseño reducido con campos cuadrados exteriores y un indicador también situado en el centro. En tercer lugar: el diseño de navegación en el que el mapa de carreteras se encuentra en el fondo ocupando toda la pantalla, y a izquierda y derecha se muestran dos campos de información reducidos.

Indicador de prestaciones del sistema (powermeter) como pantalla central. En el borde inferior del "Digital Cockpit Pro" de ambos modelos híbridos enchufables se muestran la disposición de arranque ("READY"), el flujo de carga de la batería (descarga, carga y mantenimiento) y la



autonomía total (depósito de combustible y batería), entre otros indicadores. En el diseño clásico con instrumentos circulares está activo un indicador de prestaciones del sistema (powermeter) (situado a la izquierda) en lugar de un cuentarrevoluciones. En la mitad izquierda de esta escala, se muestra si el conductor recupera energía eléctrica (Power/zona azul) o almacena energía eléctrica en la batería mediante la recuperación (Charge/zona verde); la mitad derecha de la escala muestra el par del TSI. El hecho de que el régimen esté en cero indica al conductor que el coche circula en modo puramente eléctrico o se desplaza por inercia. También se indica (Boost) si el conductor utiliza el motor eléctrico en potentes aceleraciones como impulsor boost.

Nueva visión del "GTE". El Golf GTE ofrece una particularidad: el conductor puede activar un cuarto diseño básico mediante el campo "View": la indicación "GTE". En el centro de la pantalla aparece un gran indicador central de prestaciones del sistema (powermeter) (de nuevo, con indicadores sobre la carga, la potencia, el impulso boost y el régimen de revoluciones) como instrumento circular; en el centro se muestran las letras GTE en azul. En este caso, los instrumentos circulares a izquierda y derecha aparecen reducidos. El gráfico con el indicador central de prestaciones del sistema (powermeter) es un homenaje digital a los indicadores del cockpit del coche deportivo clásico.

Fácil selección de la información más variada. Con las flechas situadas en el embellecedor derecho del volante multifunción y un campo OK posicionado en el centro como función Return al accionar, el conductor puede asignar distintos indicadores generales específicos del modo híbrido a los tres diseños básicos en el "Digital Cockpit Pro" (izquierda, centro, derecha); por ejemplo, el estado de carga de la batería en porcentaje o las autonomías restantes con el TSI y el motor eléctrico. Del mismo modo, se pueden mostrar de forma rápida y sencilla indicadores como el consumo medio o el título de la mediateca. El conductor es quien decide qué instrumento se encarga de qué información. Por lo general, estos ajustes



no se cambian de forma permanente, sino que se configuran una vez según el gusto o la necesidad de cada conductor (de forma parecida a cómo se hace en el smartphone) y se guardan de forma individualizada.

Golf eTSI, Golf eHybrid y Golf GTE: los equipamientos

A su gusto. El Golf eTSI se puede configurar en las tres versiones de equipamiento "Life", "Style" y "R-Line". El Golf eHybrid se ofrece básicamente en la línea elegante y exclusiva "Style"; y el Golf GTE, como "GTE" independiente. Resumen de las características de estos equipamientos:

"Golf": el equipamiento básico como punto de partida. Da igual si se trata de la versión "Life", "Style", "R-Line" o "GTE", todas ellas se basan en el equipamiento básico "Golf", que se modifica o amplía en función del modelo. Este paquete básico incluye sistemas de asistencia como el asistente de aviso de salida del carril "Lane Assist"; el sistema de vigilancia "Front Assist" con sistema de detección de peatones y ciclistas; el bloqueo electrónico del diferencial XDS y Car2X (comunicación local con otros vehículos y la infraestructura de tráfico). En el interior, se han digitalizado e interconectado el "Digital Cockpit" (sistema básico) y el sistema de radio de 8,25 pulgadas "Composition"; además, se han integrado los servicios y las funciones móviles on line de "We Connect" y "We Connect Plus". Los siguientes elementos también son de serie: volante multifunción, climatizador automático de una zona ("Climatronic"), sistema de arranque sin llave "Keyless-Start", preinstalación para teléfono móvil Bluetooth, faros LED, grupos ópticos traseros LED, luz de conducción diurna LED, luces de lectura LED y dos tomas USB-C.

"Life". Además del equipamiento "Golf", el "Life" también incluye de serie las llantas de aleación de 16 pulgadas del tipo "Norfolk", iluminación ambiental exterior, incluida una proyección del logotipo en el suelo e iluminación de las cavidades de las manillas de las puertas, interfaz para la



carga inductiva del smartphone y "Wireless App-Connect" (integración inalámbrica con el iPhone), reposabrazos central en la parte delantera (con dos interfaces USB y dos difusores de aire), un reposabrazos central en la parte trasera (incluida la trampilla para cargas largas), elementos cromados en la zona de los difusores de aire, así como un mando del elevallas y ajuste de los retrovisores, "ParkPilot" como ayuda para aparcar, así como la luz de autopista y la luz de ciudad que se activan automáticamente. También de serie: apoyos lumbares delanteros, ajuste de altura del asiento del acompañante, bolsillos para el smartphone y para mapas en los asientos delanteros, sistema de infotainment mejorado en su funcionalidad, una toma de corriente de 12 V en el maletero, espejos de cortesía iluminados en los parasoles y una superficie de carga variable. A partir del acabado "Life", el Golf dispone también de una iluminación ambiental interior a bordo que se puede configurar en diez colores. Tejido de serie para los asientos y revestimientos: el claro "Maze Stormgrey" o el oscuro "Maze Soul".

"R-Line". La versión "R-Line" apuesta totalmente por la deportividad; los contenidos de los equipamientos de "Golf" y "Life" forman parte de la configuración básica. Además, la versión "R-Line" se caracteriza por los siguientes elementos (extracto): llantas de aleación de 17 pulgadas del tipo "Valencia", parachoques específicos "R-Line", molduras del larguero inferior negras brillantes, difusor en la parte trasera, asientos deportivos de gama alta con tapizado del asiento con apoyacabezas integrados, iluminación ambiental interior en 30 colores, tren de rodaje deportivo, dirección progresiva, selección del perfil de conducción, revestimiento interior negro del techo, pomo de la palanca de cambios de aluminio, volante multifunción de cuero perforado, costuras decorativas y de contraste específicas "R-Line", así como pedales y reposapiés de acero inoxidable pulido. El tejido de serie en el interior es el gris "Karos Soul".

"Style". En el exclusivo acabado "Style", además o en contraste con las características "Golf" y "Life", se incluyen los siguientes detalles en el



equipamiento de serie: llantas de aleación de 17 pulgadas del tipo "Belmond", elementos adicionales cromados en el exterior (entre otros, antepecho de las ventanillas laterales), asientos deportivos delanteros con bandas centrales de los asientos en estilo "ArtVelours" (lado del conductor como asiento ErgoActive con ajuste eléctrico), volante y pomo de la palanca de cambios de cuero, pedales de aluminio, ajuste de los retrovisores exteriores con función de memoria, iluminación ambiental interior en 30 colores, faros LED Plus con luz de viraje, luz para todo tiempo y función de intermitente dinámico, grupos ópticos traseros LED con función de intermitentes dinámicos, "Air Care Climatronic" con regulación de temperatura en 3 zonas y el asistente de conducción "Travel Assist". Tejido de serie en el interior: el claro "Rock Stormgrey" o el oscuro "Rock Soul". También de serie: el sistema de navegación "Discover Media".

"GTE". Las características de "Golf" y "Life" vuelven a constituir la base de partida de la configuración. En el exterior, el equipamiento del Golf GTE se amplía con las llantas de aleación de 17 pulgadas, una parte frontal específica, difusor trasero graneado, espóiler del borde del techo independiente, los logotipos correspondientes, pinzas de freno pintadas en rojo y ampliaciones de los faldones laterales. Desde el punto de vista funcional, forman parte de este equipamiento el bloqueo del diferencial del eje delantero y un actuador de sonido, así como el sistema de arranque y cierre sin llaves "Keyless Access" (última generación). En el interior, se fusionan la versión superior del "Digital Cockpit" (varias configuraciones de pantalla) y el sistema de navegación de 10 pulgadas "Discover Media" para formar un escenario digital de visualización. El Golf GTE arranca con el pulsador de encendido y arranque en rojo situado en la consola central. Los pedales siempre son de acero inoxidable. Al igual que el color rojo típico del Golf GTI; en el nuevo Golf GTE, el color azul decora elementos como los asientos deportivos de gama alta, el volante y el embellecedor transversal de la parrilla del radiador. Debajo del embellecedor transversal de la parrilla del radiador, el Golf GTE también está equipado de serie con una nueva

Media Information



moldura luminosa LED. Con los faros LED Plus de serie, la noche se convierte en día.