



Volkswagen Golf GTE

Een ziel, twee gedachten

Autotest | Vooruitgang is mooi, maar het mag niets kosten. Dat is het grote probleem waar autofabrikanten mee zitten. Auto's moeten zuiniger worden, maar ook groter en sneller. De klant wil best een elektrische auto kopen, maar die moet even goed presteren en even ver komen op een "tank" als een traditionele auto. Volkswagen zegt nu een oplossing te hebben gevonden met de "Golf GTE". Maakt de GTE de "hooggespannen" verwachtingen waar?

Op dit moment hebben elektrische auto's twee problemen: de beperkte actieradius en het futuristische uiterlijk. Dat laatste lost de Golf als vanzelf op. De GTE ziet er uit als iedere andere Golf; dit is geen druppelvormig, supergestroomlijnd automobiel waar het idealisme vanaf straalt.

Toch is de GTE wel degelijk herkenbaar als een bijzondere Golf. Zo zijn diverse accenten in het blauw uitgevoerd die bij andere sportieve uitvoeringen rood zijn. In het interieur komt het welbekende ruitjespatroon terug dat zo kenmerkend is voor de Golf GTI, maar opnieuw voert blauw de boventoon.



Omdat bij het ontwerp van de huidige Golf al vanaf het eerste moment rekening was gehouden met alternatieve aandrijflijnen, is de binnenruimte gelijk gebleven. Ook de bagageruimte is gelijk, maar het "geheime" bergvak onder de laadvloer is komen te vervallen. Net als in iedere andere Golf is de ruimte voor- en achterin prima.

Ook de uitrusting verschilt niet van de andere uitvoeringen van de Golf. Wie niet beter weet, rijdt zo weg met de GTE zonder enig idee te hebben van de bijzondere techniek. Het zal de onwetende rijder hoogstens opvallen dat de GTE slechts zelden bij het

tankstation komt.



Plug-in

Dat is te danken aan de "plug-in hybride"-techniek. Onder de motorkap zijn namelijk een vertrouwde "1.4 TSI" benzinemotor én een elektromotor te vinden. Het idee hierachter is dat veel auto's in de regel worden gebruikt voor korte ritjes. Juist op korte ritten is het verbruik hoog (koude motor, veel stadsverkeer) en is elektrisch rijden voordeliger voor het milieu en de portemonnee. Wanneer toch een keer een langere afstand moet worden afgelegd, schiet de gemiddelde elektrische auto tekort maar kan de Golf GTE terugvallen op de benzinemotor.

De Golf GTE kan worden opgeladen aan een huis-tuin-en-keuken stopcontact of middels een speciale lader. Het opladen duurt respectievelijk vier of twee uur. Volgens Volkswagen kan de GTE daarna 50 km geheel elektrisch afleggen. Reken in de praktijk op zo'n 40 km.

Elektrisch rijden met de GTE is heel anders dan met een Nissan Leaf of Renault Zoe (de meest succesvolle elektrische auto's van dit moment). De Golf voelt minder snel en de bijna overrompelende souplesse die kenmerkend is voor elektrisch rijden ontbreekt. In plaats daarvan rijdt de GTE als een heel gewone, zij het extreem stille, Golf. Bovendien is de hele ervaring vanwege het alledaagse uiterlijk minder speciaal.

Hybride

Wanneer de batterij leeg is, komen bovengenoemde elektrische auto's tot stilstand en valt de Golf automatisch terug op de benzinemotor. Maar ook dan is de GTE niet zomaar een benzine-auto! Tijdens het remmen of uitrollen doet de elektromotor namelijk dienst als dynamo en wordt energie teruggewonnen. Wanneer de benzinemotor hard moet werken (bijvoorbeeld tijdens accelereren of klimmen) springt de elektromotor alsnog bij om brandstof te besparen. Ook dit gaat vanzelf; de computer bepaalt wanneer welke motor actief is om zo zuinig mogelijk te rijden. Vanaf dat moment is de Golf GTE een hybride-auto.



In vergelijking met andere hybrides is de Golf GTE in de praktijk beduidend minder zuinig. Zo kiest de elektronica vaker voor maximaal uitrollen (benzine besparen) dan voor maximaal energie terugwinnen. Bovendien zijn de concurrenten vormgegeven in de windtunnel en staan deze op smalle, energiezuinige banden. Met zijn conservatieve uiterlijk is de Golf hier duidelijk in het nadeel.



Terwijl bijvoorbeeld een Toyota Prius in de praktijk zonder enige moeite tussen de 4 en 5 liter per 100 km verbruikt, blijft de Golf GTE op 6 a 7 liter steken. Dit verbruik is alleen lager wanneer vanaf het begin van de rit voor hybride-modus wordt gekozen en de batterij dus geheel kan worden benut voor hybride-aandrijving.

Volgens fabrieksopgave verbruikt de Golf GTE gemiddeld 1.5 liter per 100 km (CO₂ uitstoot: 35 gram per kilometer, dus 7% bijtelling). Het daadwerkelijke verbruik is puur afhankelijk van de verdeling tussen elektrisch- en hybride-rijden. Wanneer voornamelijk ritten tot 40 km worden gemaakt en de auto tussendoor wordt opgeladen, is zelfs een praktijkverbruik van nul mogelijk. Hoe langer de afgelegde afstand, hoe groter het aandeel benzine en hoe hoger het feitelijke verbruik is.

Sportieve genen

Hét grote verschil met andere elektrische en hybride auto's blijkt wanneer de "GTE"-knop wordt ingedrukt. De GTE heeft namelijk ook een sportieve kant! Na een druk op de knop staan de besturing en versnellingsbak op scherp, opent zich een klep waardoor het motorgeluid duidelijker hoorbaar is en reageert deze groene rakker ongebruikelijk fel op het gaspedaal.



Nu worden beide motoren namelijk niet gebruikt om maximaal te besparen, maar om maximaal te presteren. Gezamenlijk leveren de benzine- en de elektromotor 204 pk / 350 Nm. Bovendien levert de elektromotor zijn maximale koppel vanaf 1 toer per minuut, terwijl een brandstofmotor altijd toeren moet maken om te kunnen presteren. Nu schiet deze idealistische Golf in 7.6 seconden naar de 100 km/u en is duidelijk waarom Volkswagen voor de naam "GTE" heeft gekozen.

Verwacht echter niet het onmogelijke. Het extra gewicht van de batterijen en de elektromotor is overduidelijk aanwezig. De GTE is daarom minder levendig op een bochtig circuit, reageert minder alert op het stuurwiel en heeft een beduidend langere remweg dan de echte GTI. Naast het bestaande

aanbod van (plugin) hybrides van andere merken is de GTE echter een aanwinst.



Conclusie

Volkswagen belooft bijna het onmogelijke met de Golf GTE: een elektrische auto met het bereik van een benzine-auto en de sportieve genen van een GTI. Of de beloften worden waargemaakt hangt sterk af van het gebruik van de auto.

Als "plug-in hybride" overtuigt de Golf absoluut. Na een relatief korte laadtijd is het bereik een heel behoorlijke 40 a 50 km. Tegelijkertijd biedt de GTE het vertrouwde uiterlijk, de ruimte en de uitrusting van een Golf. Is de batterij eenmaal leeg, dan schakelt de GTE over op hybride-modus. In dat geval is het verbruik beduidend hoger dan bij meer futuristisch ogende modellen van andere merken. Als alternatief is een sportieve modus beschikbaar waarin de GTE zich van een ongebruikelijk sportieve kant toont.

Het eindoordeel is daarom dubbel: de Golf GTE is niet zo zuinig als hybrides van andere merken en niet zo sportief als een echte GTI. Aan de andere kant: de GTE is beduidend zuiniger dan een GTI en sportiever dan andere hybrides. ■



Specificaties

Volkswagen Golf GTE 1.4 TSI GTE

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	427 x 180 x 146 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.499 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	272/1162 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	
Vermogen	150 pk @ 5000 tpm
Koppel	250 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,6 sec.
Topsnelheid	217 km/u
Verbruik gemiddeld	1,5 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	36 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 40.590,-
Prijs instapmodel	€ 22.790,-