



Volkswagen Golf GTE

Un alma, dos pensamientos

Prueba | El progreso es maravilloso, pero no puede costar mucho. He aquí el gran problema de los fabricantes de coches. Sus coches tienen que ser más económicos, pero también más rápidos y más grandes. El cliente está dispuesto a comprar un coche eléctrico, pero éste tiene que tener las mismas prestaciones que un coche tradicional, y la misma autonomía. Ahora Volkswagen dice tener la solución con el "Golf GTE". Cumplirá las promesas?

Los coches eléctricos, en este momento, tienen dos problemas: la limitada autonomía y el diseño futurístico. El último fue solucionado sin querer, porque el Golf GTE se ve como todos los Golf. No es un objeto en forma de una gota de agua con super aerodinámica y lleno de idealismo.

El GTE sí es reconocible como un Golf especial. Tiene diversos acentos en azul, que son rojos en las versiones deportivas. En el interior encontramos la conocida tela con rombos, que es conocida del Golf GTI, pero aquí nuevamente domina el color azul.



Cuando diseñaron el actual Golf, tomaron ya en cuenta la posibilidad de incluir diferentes tracciones y motores. El espacio en el interior quedó idéntico. El maletero también es el mismo, con la diferencia de que se perdió el compartimiento "secreto" debajo del piso. Como en todos los Golf, el espacio tanto atrás como adelante es excelente.

El equipamiento tampoco difiere mucho de las otras versiones del Golf. El que no sabe, arranca como si nada con este Golf GTE sin tener la menor idea de la tecnología especial. El conductor inocente notará a lo sumo que el GTE no pasa por la estación de servicios

muy a menudo.



Plug-in

Eso es gracias a la tecnología "plug-in hybride" (híbrido enchufable). Bajo el capó se encuentran un motor bencinero conocido, el "1.4 TSI" y un motor eléctrico. La idea es que muchos coches mayormente son usados para recorridos cortos. Es justo en estos recorridos donde se gasta mucho combustible (motor frío, el tráfico de la ciudad). Circular en modo eléctrico es entonces mejor para la economía propia y el medio ambiente. Cuando se tiene que recorrer una distancia larga, el Golf GTE puede confiar en su motor a gasolina donde otros coches eléctricos fallan.

Es posible cargar el Golf GTE en un enchufe casero o a través de un cargador especial. El carguío tarda cuatro o dos horas, respectivamente. Según Volkswagen el GTE puede recorrer 50 kilómetros completamente eléctrico. En la práctica hay que tomar en cuenta 40 kilómetros.



Conducir en modo eléctrico es completamente diferente que en el Nissan Leaf o Renault Zoe, los coches eléctricos más exitosos de la actualidad. El Golf GTE se hace sentir menos rápido y falta la abrumadora agilidad que es característica en los coches completamente eléctricos. En lugar de eso, el GTE conduce como un Golf normal, aunque muy silencioso. Además, la experiencia entera es menos especial por el diseño cotidiano del coche.

Híbrido

Cuando la batería está vacía, los coches eléctricos quedan parados, pero el Golf GTE recurre a su motor a gasolina. Pero entonces el GTE tampoco es un coche a gasolina cualquiera. Durante el frenar o dejar rodar, el motor eléctrico sirve como dínamo para recuperar energía. Cuando el motor a gasolina tiene que trabajar duro (por ejemplo al subir una montaña o durante la aceleración), el motor eléctrico ayuda para ahorrar gasolina. Este proceso es automático: el ordenador determina cuál motor está activo, para así economizar al máximo. Desde este momento el Golf GTE es un coche híbrido.



Comparándolo con otros híbridos, el Golf GTE es considerablemente menos económico. El ordenador muchas veces prefiere dejar rodar del todo (ahorrar gasolina) que recuperar la máxima energía. Además de eso, los coches de la competencia han sido dados de forma en el túnel de viento y descansan sobre neumáticos angostos y ahorrativos. Con su aspecto conservativo, el Golf se encuentra claramente en desventaja.



Un Toyota Prius, en la práctica, fácilmente puede llegar a un consumo de entre 4 y 5 litros por 100 kms, pero el Golf GTE queda entre 6 y 7 litros. Es posible bajar este consumo, eligiendo el modo híbrido al comienzo de un recorrido largo. De esta manera, la batería es empleada en su totalidad para tracción híbrida.

Según indica la fábrica, el Golf GTE consume en promedio 1.5 litros por 100 kms (emisión de CO2: 35 grs por km). El verdadero consumo depende completamente de la relación entre conducir eléctrico o híbrido. Cuando se recorre mayormente distancias cortas, hasta unos 40 kms, y el coche es cargado cada vez que se puede, es posible realizar un consumo de cero. Mientras que suben las distancias, también sube el consumo de gasolina.

Genes deportivos

La gran diferencia con otros coches eléctricos e híbridos aparece cuando apretamos el botón "GTE".

Resulta que el GTE tiene un lado deportivo también! El botón pone la dirección y la caja a punto, se abre una válvula con la cual el sonido del motor suena más fuerte. Este bandido ecológico tiene reacciones muy insólitas al acelerador.



Ahora ambos motores son usados para máximas prestaciones y no para ahorrar. En conjunto los dos motores prestan 204 cv / 350 Nm. Es más: el motor eléctrico entrega su máximo par en 1 revolución por minuto, mientras que un motor de combustión interna siempre necesita revoluciones para prestar. Este Golf idealístico dispara en 7.6 segundos hasta los 100 kms por hora y es queda en claro el porqué del nombre "GTE".

No hay que esperar lo imposible. El peso extra de las baterías y del motor eléctrico está siempre presente. En un circuito con curvas, el GTE no es tan juguetón, reacciona menos ávido al volante y necesita más asfalto para frenar. Sin embargo, al lado de la oferta existente de híbridos e híbridos enchufables, el GTE es una verdadera adquisición.



Conclusión

Volkswagen promete casi lo imposible con el Golf GTE: un coche eléctrico con la autonomía de un coche a gasolina y los genes deportivos de un GTI. El cumplimiento de las promesas, depende fuertemente del uso del coche.

Como "plug-in hybrid" el Golf convence de manera absoluta. El tiempo del carguío es relativamente corto y su autonomía eléctrica es un considerable 40 a 50 kilómetros. Al mismo tiempo, el GTE ofrece el diseño acostumbrado, el espacio y el equipamiento de un Golf. Una vez vaciada la batería, el GTE cambia al modo híbrido. En este caso el consumo es considerablemente mayor a otros modelos futurísticos de la competencia. Como alternativa a ellos, tiene un modo deportivo en el cual el GTE se muestra de un lado deportivo único.

El veredicto final es doble: el Golf GTE no es tan económico como los híbridos de otras marcas y no es tan deportivo como un verdadero GTE. Pero por otro lado: el GTE es mucho más económico que un GTI y mucho más deportivo que los demás híbridos.■

