

**Estreno mundial – Sport Coupé Concept GTE**

**Salón Internacional del Automóvil de Ginebra**

Marzo de 2015

## Aspectos principales

Diez datos relevantes sobre el Sport Coupé Concept GTE	Página 03
Resumen del Sport Coupé Concept GTE	Página 04
Diseño exterior	Página 06
Diseño interior	Página 10
Sistema de propulsión	Página 13
Datos técnicos	Página 16

### Indicaciones:

Esta información de prensa, las fotografías y los vídeos correspondientes al prototipo Sport Coupé GTE están disponibles en Internet en la dirección: [www.volkswagen-media-services.com](http://www.volkswagen-media-services.com).  
Nombre de usuario: **genf2015**; Clave: **vwchnews**

Las denominaciones «TDI», «TSI», «DSG» y «árbol de cardán eléctrico» son marcas comerciales registradas de Volkswagen AG y otras empresas del Grupo Volkswagen en Alemania y en otros países.

Todas las tasas de consumo y las prestaciones indicadas en este dossier de prensa son valores de pronóstico.

Actualización: febrero de 2015.

### Estreno mundial del Sport Coupé Concept GTE en Ginebra

### El coupé de cuatro puertas inicia una nueva era de diseño Volkswagen

El prototipo Sport Coupé GTE fascina por su exclusivo diseño deportivo

Prototipo de alta tecnología con nuevas interfaz y propulsión híbrida enchufable

#### Diez datos relevantes sobre el Sport Coupé Concept GTE:

1. El prototipo Sport Coupé GTE define el nuevo y progresivo lenguaje de diseño de Volkswagen.
2. Une un diseño exclusivo de vehículo deportivo con un concepto de carrocería de cuatro puertas y un gran portón trasero.
3. El prototipo Sport Coupé GTE se posiciona por encima del actual Volkswagen CC.
4. El Coupé mide 4.870 mm de largo; la amplia distancia entre ejes alcanza 2.841 mm. Por lo que se obtiene una oferta máxima en la longitud del espacio interior.
5. La pantalla «Active Info Display» (instrumento digital principal) ofrece gráficos tridimensionales de máxima calidad con nuevos valores.
6. El sistema de navegación incluye los datos biométricos del conductor en el cálculo de las propuestas de ruta si así se desea.
7. El Sport Coupé Concept GTE utiliza la propulsión híbrida enchufable (TSI más dos motores eléctricos) y alcanza una potencia total de 380 CV.
8. El rápido coupé, que alcanza una velocidad de 250 km/h en el «Modo E» (modo eléctrico), puede recorrer más de 50 kilómetros en funcionamiento puramente eléctrico.
9. El Sport Coupé Concept GTE acelera en el «Modo GTE» en solo 5,0 segundos hasta los 100 km/h.

10. Incorpora el innovador sistema 4 Motion a través del «árbol de cardán eléctrico».

**Wolfsburg / Ginebra, marzo de 2015.** En el marco del Salón Internacional del Automóvil de Ginebra de 2015, Volkswagen presenta como primicia mundial el Sport Coupé Concept GTE. El modelo vanguardista se convierte de este modo en el protagonista de un nuevo y progresivo lenguaje de diseño de Volkswagen. «En el Sport Coupé Concept GTE se funde la evolución con la revolución. Sobre la base de un ADN aún visiblemente más conciso de Volkswagen, el prototipo muestra de forma fascinante el futuro lenguaje de diseño que la marca, con el volumen de ventas más elevado de nuestro Grupo, va a lucir en un futuro inmediato», argumenta Walter de Silva, Responsable de Diseño del Grupo Volkswagen. Dr. Heinz-Jakob Neußer, Responsable de la División de Desarrollo del Consejo de Dirección de la marca Volkswagen, explica a este respecto: «El prototipo es un coupé dinámico impresionante sin precedentes en el segmento. A través del diseño con el estilo de un deportivo exclusivo –enriquecido con la funcionalidad adicional del gran portón trasero y la oferta de espacio de un cuatro plazas–, en el Sport Coupé Concept GTE vemos una alternativa convincente a las berlinas clásicas del segmento B y C». Klaus Bischoff, Responsable de Diseño de la Marca Volkswagen, añade lo siguiente: «El Sport Coupé Concept GTE es un nuevo hito del diseño expresivo. Concebido de nuevo de forma inconfundible desde el primer hasta el último trazo. Una brújula estilística. Con este prototipo, Volkswagen presenta no solo el nuevo diseño de un nuevo modelo, sino la primera impresión de una nueva era de diseño».

**Interfaz de gama alta.** El exterior del prototipo Sport Coupé GTE es igual de vanguardista que el interior. El diseño extremadamente claro, la perfección ergonómica y las nuevas interfaces interactivas hombre-máquina –entre otras funciones, el uso de datos biométricos del conductor y una nueva pantalla activa de información (Active Info Display) con óptica 3D– generan a bordo del coupé un ambiente

vanguardista que se encuentra en plena armonía con el expresivo diseño exterior.

**GTE, el híbrido enchufable de Volkswagen.** Sin embargo, no solo el diseño es vanguardista, también lo es su tecnología. La abreviatura «GTE» ya es sinónimo de una técnica de propulsión revolucionaria. Desde el estreno del Golf GTE y del Passat GTE, que le sigue este mismo año, estas tres siglas representan para Volkswagen modelos con una propulsión híbrida enchufable. Estos vehículos pueden circular de modo puramente eléctrico aproximadamente 50 kilómetros y superan al mismo tiempo holgadamente las distancias más grandes. Todo ello con la máxima dinámica: planeadores silenciosos y potentes cruceros. En lo sucesivo serán imaginables las versiones GTE en toda la gama de Volkswagen, tal como ya se demostró con el prototipo del SUV GTE presentado en enero en el Salón Internacional de Norteamérica de Detroit. Con el Sport Coupé Concept GTE estrenado en Ginebra, Volkswagen amplía la filosofía «GTE» con una faceta especialmente vanguardista. El potente **fastback** GTE (279 kW / 380 CV) ofrece las prestaciones de confort en los viajes largos de un Gran Turismo y permite al mismo tiempo el funcionamiento con cero emisiones, gracias a dos motores eléctricos y a una batería, recargable también desde el exterior. El prototipo, que circula a una velocidad máxima de 250 km/h, ofrece una tasa de consumo medio combinado de 2,0 l/100 km.

**Una gama propia.** En las gamas media y superior, Volkswagen distingue entre los segmentos B, C y D. El Passat más actual sienta precedentes, por ejemplo, en la gama media, es decir, en el ámbito central del segmento B; el Volkswagen CC se posiciona en el segmento B alto; el Phaeton, como berlina de la gama superior, es un modelo típico del segmento D. El prototipo presentado en Ginebra abandona el segmento B alto para adentrarse en el segmento C. Klaus Bischoff argumenta de nuevo: «El Sport Coupé Concept GTE es un automóvil que clasificamos internamente por encima del actual Volkswagen CC. Este segmento lo enriquecemos con un diseño,

tanto exclusivo como dinámico, de la clase más alta que hace que el concepto vanguardia tome nuevas dimensiones». El Responsable del Diseño Exterior añade lo siguiente: «Durante el desarrollo teníamos un objetivo presente: este automóvil, este deportivo de cuatro puertas, tenía que ser muy atractivo y generar el deseo de querer tenerlo».

**Proporciones dinámicas.** La base constructiva para el carismático diseño del Sport Coupé Concept GTE la suministra una vez más la Plataforma Modular Transversal (MQB) de Volkswagen a través de la cual pueden crearse/construirse unas proporciones fascinantes y las medidas ideales del conjunto. En el centro de todos los valores se encuentra la relación de la longitud exterior con la distancia entre ejes. El prototipo mide 4.870 mm de longitud; la amplia batalla alcanza 2.841 mm. El resultado de ello es que se obtiene una cómoda longitud del espacio interior de 1.871 mm y unos atractivos voladizos. En la parte delantera miden 909 mm y detrás 1.120 mm, medidos respectivamente desde el centro del eje. Al mismo tiempo, Volkswagen ha logrado con este prototipo un coupé de cuatro puertas muy bajo (1.407 mm) y ancho (1.865 mm) sobre grandes ruedas de 21 pulgadas. Gracias a la plataforma MQB, el aprovechamiento del espacio es excelente: a pesar de las dimensiones dinámicas, el Sport Coupé Concept GTE, equipado con techo panorámico corredizo, logra, por ejemplo, un amplio espacio sobre la cabeza tanto delante como detrás. Debajo del gran portón trasero –que desde afuera no lo parece– se dispone además de un maletero de 480 litros. ¡Vanguardismo sin limitaciones!

### **Diseño exterior**

**Volkswagen carismático.** El Sport Coupé Concept GTE levanta un gran revuelo en el mundo automovilístico con su vanguardista diseño. El cuatro puertas avanzaría –en caso de su fabricación en serie– hasta ser un vehículo deportivo a un precio atractivo para aquellas personas que necesiten un automóvil con más de dos puertas y a las que les guste disfrutar de un excelente acabado. Llevar un

referente de diseño, como es el Sport Coupé Concept GTE, hasta la fabricación en serie de un sueño factible, es una difícil empresa. Sin embargo, a través del desarrollo de la Plataforma Modular Transversal (MQB) y de un ADN muy individual, Volkswagen ha establecido todas las condiciones necesarias para que este hito se convierta en un vehículo de serie a medio plazo: «Todo nuestro *know-how* y la máxima creatividad se han combinado en el expresivo diseño del Sport Coupé Concept GTE », afirma Klaus Bischoff. El responsable de Diseño añade: «Un Coupé de cuatro puertas con el diseño carismático de un deportivo. Este vehículo abre nuevos horizontes y muestra la multitud de facetas que alcanza nuestro nuevo lenguaje de diseño».

El diseño del prototipo Sport Coupé GTE en detalle:

**Frontal – La parrilla y los faros forman una unidad.** Más que nunca, la parrilla, los faros y el emblema VW se fusionan en el Sport Coupé Concept GTE para dar forma a una interpretación completamente nueva del frontal del Volkswagen. Los diseñadores apuestan para este fin por una marcada tridimensionalidad y, de este modo, crean una estructura incomparable, independiente y de un aspecto muy dinámico. Hacia afuera se delimita aún más el marco de la parrilla mediante los faros LED dobles integrados en el frontal. Están enmarcados respectivamente por una banda transversal de la parrilla hecha de aluminio, cuyos extremos concluyen en la parte superior –del mismo modo que los extremos de las alas (**Winglet**) de un Learjet. La forma de estos «Winglets» se retoma en distintas áreas del exterior y del interior extendiéndose como hilo conductor estilístico a través de todo el diseño del vehículo.

- **Diseño destacado de la luz.** En el caso de la parrilla, la banda transversal superior enmarca con sus «Winglets» los módulos LED del interior (luz larga + luz de conducción diurna puntual); la segunda banda transversal rodea los módulos LED situados en el exterior (luz de cruce + luz de conducción diurna puntual). Los «Winglets» tienen además la función de luz de conducción diurna, gracias a cintas de LED integradas; la zona

correspondiente de la cinta superior funciona además como intermitente mediante el cambio del color de los LED. El sello de la luz de conducción diurna del Sport Coupé Concept GTE se completa mediante los módulos LED dispuestos en forma de C alrededor de las entradas de aire inferiores (un rasgo distintivo de los modelos eléctricos e híbridos enchufables de Volkswagen).

- **Seis bandas transversales para la parrilla.** Por debajo de las dos bandas transversales superiores, las cuales se prolongan casi por todo el ancho del frontal, siguen otras cuatro bandas de aluminio. Se estrechan progresivamente hacia abajo y forman de este modo una amplia «V» que está enmarcada por una zona del parachoques pintada en el color del vehículo. A la derecha y la izquierda de esta área destaca el marcado sello en forma de C de la luz de conducción diurna.

**Silueta.** El Sport Coupé Concept GTE no es de hecho una Berlina, sino más bien un coupé con cuatro puertas y un portón trasero. A partir de esta base surge un nuevo diseño que apuesta por unas líneas prolongadas, una altura total más baja y un cuerpo de carrocería atlético. El modo en el que se ha llevado a la práctica esta filosofía conceptual sin compromisos se muestra mediante la silueta: el techo se tensa en un arco plano hasta alcanzar la zaga partiendo de la columna A, la cual se ha desplazado notablemente hacia atrás (en consecuencia se alarga claramente el capó). La columna C, montada de forma extremadamente plana, se desarrolla sin fisuras desde el arco de techo dominando la zona trasera de la silueta. Prácticos detalles secundarios: en las puertas y pasos de rueda delanteros (así como análogamente en el capó) se integran aberturas para la salida de aire, cuyos elementos de cromo integrados retoman el tema estilístico de los «Winglets». Al contemplar el vehículo detenidamente estos vuelven a verse en las llantas de cinco radios de 21 pulgadas.

- **La línea lateral y el capó se fusionan.** Dos ejemplos en la zona de la silueta demuestran el alto grado de precisión con el que se



ha diseñado y fabricado el prototipo. Primero: **la línea de la ventana**. La concisa línea se prolonga hasta el paso de rueda en forma de borde agudo para formar una unidad con el «Winglet» de la banda transversal de la parrilla superior y el borde de las cuatro bandas de cromo inferiores de la parrilla. Segundo: la línea de carácter. Transcurre por debajo de **la línea de la ventana** y es la línea más importante del vehículo. En la parte trasera se ha realizado como el corte denominado «Undercut» (**socavado**). La línea de carácter se prolonga ligeramente hacia los extremos; de este modo, los diseñadores resaltan los enérgicos hombros creando una arista lateral. Hacia adelante, este «Undercut» se retrae lentamente. Aquí, la línea de carácter se extiende hasta el paso de rueda delantero. Al mismo tiempo se desarrolla hasta formar la delimitación del amplio capó, el cual rodea incluso los guardabarros y la parte superior de los pasos de rueda. Al abrir el capó se obtiene una imagen conocida del automovilismo de competición; también allí, al igual que al abrir muchos deportivos, se deja prácticamente al descubierto el área completa del motor. Resulta un bonito detalle la disposición completamente hundida de los tiradores de las puertas.

**Parte trasera.** Con tan solo una mirada a la parte trasera lateral se ejemplifica con qué precisión y pasión por el detalle se ha concebido el Sport Coupé Concept GTE: en este caso queda claro que la línea del techo, y con ella también el recorrido de las columnas C, pasa directamente –guiada de forma imaginaria por el deflector de aire del portón trasero– a la superficie vertical de la parte trasera. Una característica de estilo de los clásicos deportivos. Al mismo tiempo, el deflector de aire, incluido el alerón trasero, alarga ópticamente la longitud del vehículo. En el lateral, el borde inferior del alerón trasero pasa por encima de las luces traseras directamente hacia la línea de carácter y, de este modo, también hacia el área de los hombros. El expresivo estilo de un deportivo clásico es el detalle que le confiere al prototipo de cuatro puertas un carisma único: el área del techo se estrecha desde delante hacia atrás y logra mediante esta disminución el espacio necesario para crear unos musculosos

hombros que, a su vez, pasa por debajo del «Undercut» de la línea de carácter hasta llegar a los protuberantes pasos de rueda integrados de forma homogénea en las superficies. Este es exactamente el aspecto que ha de presentar un vehículo deportivo.

- **Luces traseras.** Las luces traseras LED con forma trapezoidal ofrecen un diseño tridimensional análogo al de los faros; su sello de luz toma de nuevo el tema de los «Winglets». El cuerpo básico está compuesto en cada lado del vehículo por dos elementos negros brillantes en los que se han integrado los diodos LED de la luz de freno, así como los reflectores y los insertos de vidrio LED (para la luz trasera y los intermitentes). Los cristales de protección rojos de las luces traseras son de diseño tridimensional. Por la noche no son visibles las superficies del cuerpo básico con fondo negro. Los elementos LED iluminados parecen flotar, por lo tanto, en la parte trasera y, al mismo tiempo, forman un sello de luz inconfundible.

### **Concepto del interior**

**Active Info Display con visualización 3D.** Un deleite para los ojos y un disfrute funcional de alta tecnología son los nuevos módulos de interfaz del Sport Coupé Concept GTE. Como cuadro de instrumentos se emplea el prototipo de una pantalla de información activa «Active Info Display» de nuevo diseño con una visualización 3D. La pantalla tiene una diagonal de 12,3 pulgadas y se ha concebido de modo que el espacio virtual se fusione en la zona exterior con la delimitación real del cuadro de instrumentos mediante una iluminación ambiental tridimensional patentada. No se trata, por lo tanto, de ningún panel negro delimitado visualmente, sino una superficie de forma libre que estructura de forma interactiva y sin límites perceptibles el espacio tridimensional mediante la configuración de la luz. De este modo, se genera una sensación de calidad inédita hasta el momento. El instrumento digital representa dos instrumentos redondos en la configuración básica; a la izquierda se encuentra el medidor de la potencia, denominado «Powermeter», a

la derecha el tacómetro y en el centro un área en la que se puede representar la información más variada. Mediante la nueva superficie de forma libre se crea la sensación de que los instrumentos redondos flotan en el espacio virtual. La gráfica de los indicadores cambia análogamente al modo de propulsión («Modo E» o «GTE»).

**Cuatro pantallas.** La pantalla táctil del sistema central de infoentretenimiento tiene un tamaño de 10,1 pulgadas; en el lateral está equipada además con deslizadores (slider) sensibles para la regulación de la climatización. Como módulo de control multimedia se utiliza en la parte trasera una pantalla táctil (12,3 pulgadas) integrada entre los asientos individuales, mediante la cual se pueden controlar funciones como el sistema de radio y música, el teléfono o la navegación. Además, los pasajeros de las plazas traseras pueden controlar mediante esta unidad de control multimedia las dos pantallas alojadas en los respaldos de los asientos delanteros de 10,1 pulgadas cada una. Mediante los deslizadores integrados lateralmente junto a la pantalla de 12,3 pulgadas se puede regular, además, el climatizador automático (climatizador de cuatro zonas).

**La navegación individualizada de acuerdo a los datos biométricos del conductor.** Por primera vez, Volkswagen enlaza la electrónica del automóvil directamente con el conductor. Mediante un *smart watch* o una pulsera para la medición de las funciones vitales, el Sport Coupé Concept GTE registra, partiendo de los datos biométricos del conductor, si le ha de llevar al destino a través de una carretera nacional complicada y con muchas curvas o mejor por un trayecto tranquilo. La consulta de los datos biométricos comienza cuando el conductor introduce el destino mediante el control por voz o la pantalla táctil –naturalmente solo si desea transferir al sistema los datos biométricos almacenados en el dispositivo. Durante la selección del trayecto, el factor tiempo y la distancia ocupan un lugar secundario cuando se selecciona este modo de navegación, puesto que se trata solo de obtener un placer máximo de conducción. Para ello, la navegación recomienda diferentes trayectos. Las propuestas se muestran en listas o en formato Cover Flow; en este

caso se muestran, mediante *apps* como por ejemplo Instagram, información adicional e imágenes en la cubierta de los distintos trayectos. En el sistema de infoentretenimiento, el conductor puede ver el trayecto seleccionado antes de iniciarlo; al mismo, tiempo recibe información detallada acerca del tipo de ruta y las condiciones meteorológicas, así como las condiciones del tráfico y del trayecto. Para obtener la información más exacta posible en tiempo real, el sistema evalúa los datos de forma anónima (vehículo a vehículo) de otros vehículos que están circulando delante del Sport Coupé Concept GTE. Paralelamente a este proceso, el sistema compara las condiciones del trayecto con el estado del vehículo y su equipamiento. Es decir, el Sport Coupé Concept GTE comprueba, antes de iniciar el viaje, la vitalidad del conductor, las condiciones de la ruta y también se comprueba a sí mismo.

**Sensación envolvente.** Resulta poco común el modo en que la línea desarrollada como una unidad visual de salpicadero y la línea de puerta rodea a los cuatro pasajeros como una crisálida: el salpicadero, configurado con elementos horizontales y cubierto en la parte superior de cuero, transcurre lateralmente de forma homogénea hasta los revestimientos delanteros de la puerta; los cuales, a su vez, encuentran su continuación en su forma de estilo y en la selección de los materiales en las puertas traseras. Desde allí se prolonga este elemento tipo crisálida, que envuelve el espacio interior completo, hasta el revestimiento por debajo de la luneta trasera.

**Salpicadero con carácter de icono y claramente estructurado.** El salpicadero está estructurado en línea recta, de forma clara y reducida con carácter de icono. En la parte superior se sitúan tres elegantes y delgadas ranuras de aluminio que funcionan como aberturas de ventilación. Por debajo de estas ranuras se ubica una delgada moldura decorativa de color negro “laca de piano”. A continuación, se integra otra ranura de ventilación de aluminio que prolonga –solo interrumpida por el instrumento principal–, la «Active Info Display» por todo el ancho del salpicadero. También por toda la anchura discurre al final una moldura de aluminio, que

continúa resaltando el estilo hasta los paneles de las puertas; allí se convierte en tirador de la puerta con forma de aleta tipo «Wing». La iluminación ambiental forma otra línea marcada. La línea de luz precisa, delgada y de color variable rodea el salpicadero (hasta adentrarse en los paneles delanteros de las puertas), el sistema central de infoentretenimiento, así como la consola central que continúa hasta la zaga y resalta los contornos de estas áreas.

**Consola central de vehículo deportivo.** La consola central asciende hacia el salpicadero de forma similar a la de un vehículo deportivo y se encuentra en el lado delantero con el sistema de infoentretenimiento; también aquí dominan un noble color negro brillante y finísimos rebordes de aluminio. Por debajo de la consola central, ejecutada de modo «flotante», se forma un contraste mediante un nivel en madera de óptica natural; el mismo material se encuentra en los paneles de las puertas y en el volante. Prácticos detalles secundarios: a la derecha, junto al pomo de la palanca del cambio DSG, se encuentran los posavasos; los vasos que se colocan aquí se pueden mantener calientes o refrigerarse. La palanca selectora para el cambio automático DSG de 6 velocidades está dotada de una lógica de conmutación de cambio por cable, que, al igual que un Joystick, se encuentra permanentemente en la posición media central. Los clásicos niveles «R», «N» y «D» se activan realizando un breve «clic». La posición «P» se activa mediante un pulsador individual integrado en la palanca selectora.

### **Sistema de propulsión**

**Propulsión híbrida enchufable.** El Sport Coupé Concept GTE equipa un sistema híbrido enchufable muy deportivo y eficiente. Volkswagen utiliza como motor de combustión en el prototipo un motor sobrealimentado de seis cilindros y 3,0 litros de inyección directa (TSI) con potencias de 220 kW / 299 CV y un par máximo de

500 Nm. Los componentes eléctricos constan de la batería de iones de litio (en el túnel central), así como de dos motores eléctricos; el motor eléctrico delantero está integrado en la carcasa del cambio DSG de 6 velocidades (DQ400E) y tiene una potencia de 40 kW; el motor eléctrico trasero desarrolla una potencia de 85 kW. La potencia total del sistema es de 279 kW / 380 CV. Gracias al motor eléctrico trasero y un «árbol de cardán eléctrico» se puede distribuir la fuerza de propulsión del sistema entre las cuatro ruedas si es necesario. El coupé, que alcanza una velocidad de 250 km/h, acelera en solo 5,0 segundos hasta los 100 km/h en el «Modo GTE». A pesar de esta dinámica, el prototipo es vanguardistamente eficiente: cada 100 kilómetros se logra un consumo medio (combinado) de tan solo 2,0 l. Además, el prototipo Sport Coupé GTE puede ser conducido en el «Modo E» (modo puramente eléctrico de cero emisiones) durante una distancia mínima de 50 kilómetros. La autonomía total del prototipo se sitúa en más de 1.200 km.

**Modo «híbrido».** El prototipo arranca de forma predeterminada en el modo «híbrido». En este modo, el Sport Coupé Concept GTE es un híbrido completo que carga la batería al desacelerar mediante la recuperación y que, en función de la situación de propulsión, utiliza automáticamente el motor TSI y/o los motores eléctricos. Tan pronto como el conductor levanta el pie del acelerador y, siempre y cuando la batería disponga de carga suficiente, se apagan todos los motores y se desconectan del tren propulsor. En este caso, se inicia la conducción a «vela». Durante este proceso tampoco se generan emisiones. Cuando el conductor levanta el pie del acelerador o frena sin que la batería tenga carga suficiente, los dos motores eléctricos actúan como generadores y cargan la batería de iones de litio con la energía recuperada del proceso de frenado. En este caso, el TSI también se desacopla y desconecta. Cuando el prototipo es propulsado únicamente por el motor V6, actúa como vehículo de tracción delantera. A este respecto se aplica lo siguiente: gracias a la eficiente tecnología del TSI, el Sport Coupé Concept GTE sigue siendo también en este modo especialmente ahorrador.

**«Modo E».** En el «Modo E» (activable por el conductor pulsando una tecla) es el potente motor eléctrico del eje trasero de 85 kW el único que se ocupa de la propulsión. En el modo puramente eléctrico, el V6 TSI se desacopla del tren propulsor mediante la apertura del embrague y seguidamente se desconecta. Tan pronto como sea necesario integrar nuevamente el motor de seis cilindros, debido al estado de carga de la batería o a cualquier otro parámetro, volverá a acoplarse al tren propulsor en milésimas de segundo sin tirones. La batería de iones de litio, con un contenido de energía de 10,7 kWh se encarga de la alimentación de energía de los motores eléctricos. La electrónica de potencia integrada en el compartimento del motor delantero gestiona el flujo de la energía de alto voltaje desde y hacia la batería o hacia los motores eléctricos. La red de a bordo recibe la tensión de 12 voltios a través de un convertidor CC/CC. La batería se recarga mediante fuentes de corriente externas o durante la marcha.

**«GTE».** El conductor cambia mediante la tecla GTE al «Modo GTE» y activa, de esta manera, el carácter especialmente dinámico del coupé. Ahora, la curva característica del acelerador, la caja de cambios y la dirección es más deportiva. Adicionalmente, el motor TSI y los motores eléctricos trabajan juntos en el «Modo GTE» durante la función «Boost», para poder acceder a la potencia completa y lograr el par máximo del sistema.

**«Battery Charge» / «Battery Hold».** El modo doble «Battery Hold» (el contenido de energía de la batería permanece constante) y «Battery Charge» (la batería se recarga durante la marcha) se activa respectivamente mediante un submenú en el sistema de infoentretenimiento. Este modo sirve, por ejemplo, para conducir en la ciudad de destino de forma puramente eléctrica («Modo E»), es decir, sin generar emisiones, por si la ciudad estuviese restringida al uso de vehículos de cero emisiones.

**Tracción total gracias al «árbol de cardán eléctrico».** Tan pronto como lo requiera la situación, el Sport Coupé Concept GTE se propulsa mediante las cuatro ruedas. En este caso (y con una carga

baja de la batería), el motor eléctrico frontal, abastecido ahora con energía por el V6 TSI, actúa solo como generador y, de este modo, como fuente de corriente para su homólogo en el eje trasero. La energía necesaria para propulsar el eje trasero circula «por cable» y no de forma mecánica. Por esta razón, se habla aquí de un «árbol de cardán eléctrico». Debido a que el TSI propulsa el motor trasero mediante el motor eléctrico delantero, la tracción total funciona también cuando la carga de la batería es baja.



### Datos técnicos del Sport Coupé Concept GTE

<b>Carrocería / Llantas</b>	
Concepto	Coupé de 4 puertas y 4 plazas
Largo / anchura / altura	4.870 mm / 1.865 mm / 1.407 mm
Batalla	2.841 mm
Maletero	480 litros
Llantas / Neumáticos	9,5 J x 21, ET45 / 265/30 R21
<b>Propulsión</b>	
Sistema de propulsión	Híbrido enchufable
Transmisión de la tracción	Tracción total con «árbol de cardán eléctrico»
Motor de gasolina	3.0 V6 TSI (motor sobrealimentado de inyección directa) 220 kW / 299 CV / 500 Nm
Motores eléctricos delante y detrás	40 kW / 220 Nm y 85 kW / 270 Nm
Rendimiento del sistema	279 kW / 380 CV
Caja de cambios	DSG de 6 velocidades (DQ400E)
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	10,7 KWh
<b>Prestaciones / consumo</b>	
V/máx híbrido	250 km/h (limitado)
0-100 km/h	5,0 s
Consumo (Ø NEFZ)	2,0 l/100 km
Emisiones de CO <sub>2</sub> (Ø NEFZ)	46 g/km
Autonomía eléctrica	> 50 km
Autonomía total	> 1.200 km