

SUV-Weltpremiere – das neue Cross Coupé GTE

North American International Auto Show

Detroit, im Januar 2015

Zentrale Aspekte

Zehn wichtige Fakten zum Cross Coupé GTE	Seite 03
Das Cross Coupé GTE in der Kurzfassung	Seite 03
Das Exterieur	Seite 05
Das Interieur	Seite 08
Der Antriebssystem	Seite 12

Hinweise:

Diese Presseinformation sowie Bildmotive und Filme zur Studie Cross Coupé GTE finden Sie im Internet unter www.volkswagen-media-services.com. Benutzerkennung: naias; Kennwort: detroit2015

TDI, TSI und DSG sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

Alle in dieser Presseinformation genannten Verbrauchsangaben und Fahrleistungen sind Prognosewerte, Stand Dezember 2014.

1 = Für Hybrid-Fahrzeuge adaptierter EPA-Standard der USA bei voller Ausnutzung der Batterieladung; Highway- und City-Zyklus kombiniert.

2 = Neuer europäischer Fahrzyklus für Autos mit Plug-In-Hybridantrieb.

Weltpremiere des Cross Coupé GTE in Detroit:

SUV ist der Botschafter einer neuen Volkswagen US-Designsprache

Deutsches Design und Engineering verschmelzen mit American Way of Life

Cross Coupé GTE liefert Ausblick auf eine neue Volkswagen SUV-Baureihe

Zehn wichtige Fakten zur Weltpremiere des Cross Coupé GTE:

1. Volkswagen Cross Coupé GTE ist ein Midsize-SUV mit einem V6-Plug-In-Hybridantrieb.
2. Cross Coupé GTE verbindet deutsches Engineering und Design mit dem automobilen „American Way of Life“.
3. SUV-Studie ist der Protagonist einer neu entwickelten Volkswagen Designsprache für die USA.
4. Frontpartie der in „Grand pacific glacier“ lackierten Studie zeigt einen Ausblick auf das Gesicht eines neuen US-SUV.
5. Instrumententafel öffnet mit interaktiver Gestensteuerung neue Dimension der Info- und Bedienqualität.
6. 3.6 V6 FSI (206 kW), zwei E-Motoren (40 und 85 kW) und Allradantrieb mit „elektrischer Kardanwelle“.
7. Systemleistung von 265 kW steht einer Reichweite von 70 MPGe¹ (kombiniert) gegenüber.
8. Extrem sportlich im „GTE-Mode“, Zero Emission über Distanzen von bis zu 20 Meilen (32 Kilometern) im „E-Mode“.
9. Studie mit fünf Sitzplätzen bietet auf einer Länge von 190,8 Inch (4,85 Meter) höchsten Langstreckenkomfort.
10. Volkswagen wird das siebensitzige Midsize-SUV ab Ende 2016 im US-Werk Chattanooga (Tennessee) produzieren.

Wolfsburg / Detroit, Januar 2015. Ende 2016 wird Volkswagen of America in Chattanooga (Tennessee) die Produktion eines der für das Unternehmen bedeutendsten neuen Modelle der letzten fünf Jahrzehnte starten: ein siebensitziges Midsize-SUV. Der Countdown für die Premiere des rund fünf Meter (ca. 197 Inch) langen Allroundta-

lents läuft. Als Trailer dieses neuen automobilen Blockbusters präsentiert Volkswagen jetzt auf der North American International Auto show (NAIAS, 12. bis 25. Januar) in Detroit das fünfsitzige Cross Coupé GTE. Ein exklusives SUV mit Plug-In-Hybridsystem, Allradantrieb via „elektrischer Kardanwelle“, einer maximalen Systemleistung von 265 kW / 360 PS und einer Reichweite von 70 MPGe¹. „Das Cross Coupé GTE“, so Klaus Bischoff, Chefdesigner der Marke Volkswagen, „ist der Botschafter einer neu entwickelten US-Designsprache von Volkswagen.“ Bischoff weiter: „Die Studie ist extrem präsent, kraftvoll, optisch beinahe aggressiv. Sie lässt in zahlreichen Details erahnen, wie wir uns ein künftiges SUV-Serienmodell für Nordamerika vorstellen. Konzeptionell vereint die Studie dabei deutsches Engineering und Design mit dem Stil des automobilen ‚American Way of Life‘“. Und das bedeutet: hohe Effizienz, klare und kraftvolle Linien, logische Bedienung und wegweisende Qualität – kombiniert mit viel Raum, souveränen Leistungsdaten und einem ausgesprochen guten Komfort.

Sportlich und sparsam. Die Abkürzung „GTE“ beschreibt die besondere Konzeption des Cross Coupés und generell die Volkswagen Modelle mit Plug-In-Hybridantrieb – es sind sportlich-souveräne Fahrzeuge mit Hightech-Motoren. Sie bieten die Langstreckeneigenschaften eines Gran Turismo und ermöglichen dank Elektromotor/en und einer auch extern ladbaren Batterie doch ebenso den emissionsfreien Betrieb. In Europa ist der erste GTE bereits auf dem Markt; der zweite steht in den Startlöchern. Über längere Distanzen fahren sie rein elektrisch. Auch das jetzt in Detroit gezeigte SUV wird so über bis zu 20 Meilen (32 Kilometern) zum Zero Emission Vehicle (elektrische Reichweiten für die USA und Europa sind aufgrund unterschiedlicher Typprüfzyklen nicht 1:1 vergleichbar). Alle GTE-Modelle können in verschiedenen Betriebsmodi gefahren werden. Beim Cross Coupé GTE sind es die Programme „E-Mode“, „GTE“, „Hybrid“, „Offroad“ und „Battery Hold / Battery Charge“.

Innovative technische Matrix. Das Cross Coupé GTE ist die dritte Studie, die Volkswagen auf dem Weg zur Serienversion des Midsize-

SUV präsentiert. Zusammen spiegeln alle drei Concept Cars – der in Detroit im Januar 2013 präsentierte CrossBlue, das zuletzt in Los Angeles im November 2013 gezeigte CrossBlue Coupé und das nun auf der NAIAS vorgestellte Cross Coupé GTE – einen Ausschnitt aus dem großen Spektrum der SUV-Varianten wieder, das sich auf der Basis des von Volkswagen konzipierten modularen Querbaukastens (MQB) darstellen lässt. Sie wurden mit dem Ziel entwickelt, in naher Zukunft wie dargestellt ein konsequent auf den US-Markt zugeschnittenes SUV in Nordamerika anzubieten.

Das Exterieur

Dimensionen. Das im Blauton „Grand pacific glacier“ lackierte Cross Coupé GTE zeigt gegenüber den 2013 enthüllten Studien nochmals mehr Präsenz auf der Straße. Obwohl alle drei SUVs auf der Basis der Volkswagen Design-DNA entworfen wurden und damit stilistische Parallelen aufweisen, löst sich das Cross Coupé GTE in allen Details von den zuvor präsentierten Studien und nimmt so vehement Fahrt auf in Richtung Serie. Das jetzt in Detroit präsentierte Concept Car ist 190,8 in lang (4.847 mm) und 68,3 in hoch (1.736 mm). Breit ist die Studie 79,9 in (2.030 mm). Klaus Bischoff: „Der Wagen ist aus jeder Perspektive ein optisches Statement. Ganz gleich, ob man sich das Cross Coupé GTE in Manhattan, am Pazifik in Kalifornien oder mitten in den Rocky Mountains vorstellt – dieses eigens für die USA konzipierte SUV sieht überall souverän aus.“

Souveräne Frontpartie. Das kraftvolle und exklusive Exterieur-Design wird geprägt durch ein sehr klares und logisches Liniengerüst. Wie mit einem Laser geschnitten wirken die präzisen Kanten der langen Motorhaube; mittig ist sie erhöht und geht nach außen hinten in die prägnanten Kotflügel über. Das dominante Merkmal der sehr hohen Frontpartie ist die charismatische Kühlergrillmaske. Mehr als zuvor verschmelzen die Scheinwerfer, Blinker und der Kühlergrill zu einem Design-Modul. Es sind zwei massive Aluminium-Querstreben (vorn poliert, oben gebürstet), die den Grundaufbau der Kühlergrillmaske bilden. Nach außen hin in Richtung der LED-Doppelscheinwerfer werden die Querstreben – ähnlich wie Flügel –

deutlich flacher. Ebenso prägnant gestaltet wie die Kühlergrillmaske ist der untere Lufteinlass. Außen wird er von einer hochglänzend schwarzen Einfassung eingerahmt; innen gibt es eine polierte Aluminium-Spange, deren flügelartige Linienführung spiegelbildlich mit den entsprechenden Elementen des Kühlergrills korrespondiert. Besonders markant und stilprägend sind die LED-Doppelscheinwerfer, deren Optik an den Blick eines Greifvogels erinnert. Mit dafür verantwortlich sind einerseits die kompakten LED-Module (die in jedem Scheinwerfer einen mittig angeordneten Lichtpunkt im Stile einer Pupille setzen), andererseits eine außen und darüber angeordnete „Augenbraue“. Die äußeren Scheinwerfermodule bilden das Abblendlicht, die inneren Module das Fernlicht. Merken wird man sich für künftige Serienmodelle auch die unverwechselbare Signatur des Tagfahrlichtes. Diese Signatur brennt sich förmlich beim Betrachter ein. Sie besteht aus den insgesamt vier Lichtpunkten der LED-Doppelscheinwerfer sowie vier „LED-Lichtflügeln“, von denen sich zwei oben im Kühlergrill und zwei im unteren Lufteinlass befinden.

Silhouette. Die vordere scharfe Knickkante der Motorhaube nimmt eine Linie auf, die sich seitlich über die vorderen Kotflügel und unterhalb der Scheiben komplett über die Silhouette bis hinein in die Heckklappe des Cross Coupé GTE erstreckt. Die Silhouette selbst zeigt dabei – wie der ganze Wagen – kraftvolle Proportionen mit einer äußerst souveränen Präsenz. Die weit nach hinten gesetzte A-Säule (und die dadurch betont erhabene Motorhaube) sowie die markant schräg gestellte C-Säule prägen zudem ein Design, das voll und ganz auf sportliche Exklusivität setzt, gleichzeitig aber die souveräne Robustheit des großen SUV unterstreicht.

In dieses Bild passt die kraftvolle Fläche zwischen der sehr hoch angeordneten Fensterlinie und der betont tief platzierten Charakterlinie mit den präzise integrierten Türgriffen. Als Besonderheit des Cross Coupé GTE geht die Charakterlinie direkt in die weit ausgestellten Radläufe über. Die Radläufe selbst betonen die Kraft und das Volumen des SUV, der extrem selbstbewusst auf der Straße steht. Im Radlauf auf der Fahrerseite befindet sich die Versorgungsklappe zum

Anschluss des Ladesteckers für die Lithium-Ionen-Batterie; das Pendant auf der gegenüberliegenden Seite beherbergt den Tankeinfüllstutzen. Die 22 Zoll großen Leichtmetallfelgen (Reifen: 285/40) mit ihren je zehn hochglanzpolierten Speichen perfektionieren die souveräne Anmutung der Silhouette. Auffallend sind zudem die betont kurzen und knackigen Karosserieüberhänge; sie ermöglichen auf der faktischen Seite optimale Böschungswinkel für den Offroad-Bereich.

Heckpartie. Die seitliche Charakterlinie des Cross Coupé GTE geht im Heck in eine Zierleiste aus poliertem Aluminium über. Oberhalb dieser Leiste sind die als trapezförmige Winkel gestalteten LED-Rückleuchten angeordnet. Das Cross Coupé GTE folgt auch im Heckbereich den Parametern der neuen Volkswagen Design-Sprache für die USA. Sie setzt in diesem Bereich auf ein horizontal angelegtes und klares Liniengerüst. Die Geometrie selbst – und auch das ist typisch – präsentiert sich extrem klar und eindeutig. Eins zu eins in dieses Bild passen die signifikant gestalteten Rückleuchten, die streng horizontale Gliederung der Heckklappe und die SUV-typisch hoch angeordneten Auspuffblenden, die Teil einer quer über den Stoßfänger reichenden Aluminiumspange sind. Den Abschluss zur Straße bildet in der Fahrzeugmitte ein Unterfahrschutz mit eingearbeitetem Diffusor. Klaus Bischoff: „Wer hinter diesem Wagen fährt, weiß in welcher Liga er spielt. Und das es ein Volkswagen ist.“

Ebenso prägnant wie die LED-Scheinwerfer und das Tagfahrlicht hat das Team des Volkswagen Designs die LED-Rückleuchten gestaltet. Die roten Hauptelemente sind mit verschiedenen Glaseinlegern (farblos transparent) und Blenden (Schwarz und Chrom, jeweils hochglänzend) bestückt. Selbst ohne aktives Licht zeigen diese Rückleuchten so eine ganz eigene, technische Anmutung, bei der die inneren Details die äußere Form der Leuchten wieder aufnehmen. Nachts entsteht der Eindruck, als würden die einzelnen Lichtsegmente im ansonsten dunklen Raum der Rückleuchten schweben.

Das Interieur

Progressiv, intuitiv. Mit dem Cross Coupé GTE öffnet sich ein Fenster, das den Blick frei gibt auf die Design-Zukunft der Marke Volkswagen. Dies gilt nicht nur für das Exterieur – auch das Interieur der Studie zeigt, wie sich die Volkswagen Designer einen Midsize-SUV von morgen vorstellen. Dieser Blick in die kommenden Jahre offenbart keinen Bruch mit der Gegenwart, sondern die konsequente Weiterentwicklung zweier Volkswagen Interieur-Kernmerkmale. Das erste Merkmal ist die klare, horizontal ausgerichtete Architektur des Innenraumes, insbesondere der Schalttafel. Das zweite charakteristische Merkmal eines jeden Volkswagen Interieurs ist die selbsterklärende, intuitive Bedienung und Wahrnehmung aller Elemente und Systeme. Und daran wird Volkswagen auch im Zeitalter der interaktiven Info- und Bediensysteme festhalten. Beispiel Cross Coupé GTE: Hier findet der finale Umbruch vom analogen in die voll elektronische Ära der Interieur-Systeme auf genau dieser Basis statt. Mit spürbar positiven Folgen: Die konsequent horizontale Gliederung der Instrumententafel schafft eine wohltuend übersichtliche, großzügige und gleichzeitig coole, progressive Atmosphäre. Die in glänzendem Schwarz gehaltenen Applikationen mit den dort fugenlos integrierten Displays und Chromelementen wirken, als wären die feinen und präzisen Details moderner Touchscreen-Module und die klare Architektur einer vom deutschen Bauhaus geprägten Designsprache zu einer neuen Interieur-Welt verschmolzen.

Klar gegliederte Instrumententafel. Im Bereich der Windschutzscheibe kennzeichnet die Studie ein horizontal verlaufender Bereich mit einer Einfassung aus „blauem“ Nappaleder. Der dunkle Blauton des Nappaleders („Ink Blue“) korrespondiert mit der Außenlackierung des Cross Coupé GTE im Farbton „Grand pacific glacier“. Seitlich geht die Lederoberfläche homogen in die identisch bezogenen Türbrüstungen über. Wie ein Flügel erstreckt sich die eigentliche Info- und Bedienebene über die komplette Breite des Cross Coupé GTE. Dominante Farben und Materialien in diesem Bereich: poliertes Aluminium und schwarz unterlegtes, hochglänzendes Plexiglas (Farbton „Piano Schwarz“) mit einer kratzfesten Beschichtung. Au-

ßen gibt es jeweils zwei aus poliertem Aluminium gearbeitete Luftausströmer, die horizontal ausgerichtet sind. Der in der Mitte der Schalttafel integrierte 10,1 Zoll große Touchscreen des Infotainmentsystems wird links und rechts von jeweils drei untereinander angeordneten Luftausströmern eingerahmt. Außergewöhnlich ist die Präzision und Detailperfektion, mit der die Elemente und Materialien miteinander verbunden sind.

Ebenfalls fugenlos ist der weit oben in der Instrumententafel angeordnete Touchscreen des Infotainmentsystems eingearbeitet. Der komplette Bereich folgt einer völlig neuen Architektur; Infotainment und Instrumententafel werden damit optisch zu einer Einheit. Alle Funktionen werden über den Touchscreen gesteuert. Vor dem Fahrer wird diese in einer Highend-Qualität gestaltete digitale Welt durch ein digitales Active Info Display perfektioniert, dessen Anzeigen vom Fahrer individuell angepasst werden können. Der Infotainment-Touchscreen und das Active Info Display im Detail:

- **Infotainment-Touchscreen / Steuerung.** Über den 10,1 Zoll großen Touchscreen mit Annäherungssensorik und – als Novum – einer Gestensteuerung managen Fahrer und Beifahrer sämtliche Infotainment-Funktionen und die Fahrzeug-Grundkonfiguration. Bekannt ist die Annäherungssensorik. Völlig neu hingegen ist die Gestensteuerung. Dabei reicht es, die Finger in einiger Entfernung etwa über eine Playlist mit Songs zu bewegen, um in der Liste zu blättern und ein anderes Lied abzuspielen.
- **Infotainment-Touchscreen / Grafik.** Je nach Fahrprofil – „Snow“, „Sport“, „Onroad“ und „Offroad“ – verändert sich das Layout der Grafik. Darüber hinaus können die Navigationsdaten in einem zwei- oder dreidimensionalen Raum dargestellt werden. In der 3D-Ansicht hat der User dabei die Möglichkeit, eine individuelle Darstellung zu konfigurieren. Und zwar auf gleich drei oder sogar mehr Ebenen, die übereinander im virtuellen Raum schweben. Sie alle zeigen die Karte, auf der sich der Wagen befindet. Das aber mit unterschiedlichen Informationen. Ein Beispiel für eine solche Konfiguration: Auf der obersten Ebene hat

der Fahrer die „Points-of-Interest“ (POI) konfiguriert; in der mittleren Ebene sind geografische Angaben wie etwa die aktuelle Höhe über dem Meeresspiegel zu sehen; in der untersten Ebene „Car“ befinden sich die Route und die Position des Cross Coupé GTE. Die Ebenen können frei von oben nach unten verschoben werden; individuelle Einstellungen werden jedoch stets in der obersten Ebene durchgeführt. Die in 3D konfigurierte Karte kann wie skizziert auch in 2D dargestellt werden. Infos zu den Inhalten ruft das System je nach Thema über das Internet, via Satellit oder von Datenträgern (Navigationssoftware, individuell vom User eingespeist) ab. Zudem werden auch Daten wie das Wetter im Display angezeigt. Die Ebenen und Informationen können Fahrer und Beifahrer auch hier mittels Gestensteuerung auswählen. Das direkte Tippen und Wischen auf dem Screen ist natürlich ebenfalls möglich.

- **Active Info Display.** Das große Digitalinstrument hat die Grundform klassischer Tuben. Alle Instrumente werden rein virtuell über Software realisiert. Allein die im oberen Teil des Displays angeordneten Symbolleuchten sind weiterhin als Hardware ausgeführt. Die Navigationsinformationen können auch hier in 2D und 3D dargestellt werden. Das Display ist 12,3 Zoll groß; die Auflösung von 1.440 x 540 Pixel erlaubt eine äußerst präzise, grafisch hochwertige und interaktive Darstellung aller Details. Unterschiedliche Grundfunktionen sind dabei mit einer individuellen Interaktion beziehungsweise Grafik belegt. Diese Grafik ändert sich beispielsweise analog zum jeweiligen Antriebsmodus (etwa „E-Mode“ oder „GTE“). Je nach Bedarf können zudem Informationen wie Fahr-, Navigations- und Assistenzfunktionen in die Grafikflächen integriert werden. In der Mittelkonsole via Touchscreen darstellbare Daten (zum Beispiel Telefon-Kontaktbilder oder CD-Cover) kann der Fahrer ebenfalls in das Active Info Display übertragen.

Klimasteuerung per Touchscreen. Eine über die gesamte Innenraumbreite verlaufende Querspanne aus gebürstetem Aluminium und

weitere horizontal angelegte Elemente sowie eine Ambientebeleuchtung veredeln den Bereich unterhalb des Infotainmentsystems und des Active Info Displays. Analog zum Infotainmentsystem ist auch die Klimasteuerung samt Sitzklimatisierung als Touchscreen aufgebaut. In der ebenen Flächen der ergonomisch ideal auf den Fahrer zugeschnittenen Mittelkonsole ist links der Wählhebel für das 6-Gang-DSG mit einer by wire gesteuerten Schaltlogik integriert: Er befindet sich, wie ein Joystick, permanent in einer zentralen Mittelposition; per kurzem Kick werden die Stufen „R“, „N“ und „D“ aktiviert; in die Stellung „P“ schaltet man mit einem separaten Taster, der in den Wählhebel integriert ist. Genauso konsequent fahrerorientiert positioniert ist der ebenfalls auf der linken Seite (hinter dem DSG-Schalthebel) integrierte Fahrprofilregler für die vier Fahrprofile „Onroad“, „Offroad“, „Sport“ und „Snow“. In das progressive Gesamtbild des Interieurs passt der Hightech-Aufbau des Fahrprofilreglers aus „Light Pipe“-Elementen (transparent, von LED-Licht durchströmt) mit einem HD-Display. In der Mitte (zwischen DSG-Wählhebel und Fahrprofilregler sowie Cupholder-Fläche) befinden sich die in Schwarz gehaltenen Hardkeys für „ESC“, „E-Mode“ und „GTE-Mode“ sowie (separat in Aluminium ausgeführt) „Start/Stopp Engine“. Rechts vom Schalthebel und damit komfortabel erreichbar sind zwei Cupholder untergebracht, die bei Nichtgebrauch von einer in „Piano Schwarz“ ausgeführten Klappe bedeckt werden.

Panorama-Glasschiebdach. Über der Mittelkonsole ist im Dachbereich eine weitere Konsole angeordnet; via Touch-Buttons wird von dort aus unter anderem das Panorama-Glasschiebedach, ein entsprechendes Dachrollo und die Innenlichtfunktionen gesteuert.

Fünf Sitzplätze und ebene Ladefläche. In einem edlen Bi-Color-Nappaleder (ebenfalls semianilin) ausgeführt ist die Sitzanlage. Ein dunkles „Ink Blue“ sorgt dabei für einen Schaleneffekt und unterstützt so die markante Form der Sitze. Die komfortabel konturierten Sportsitze bieten besten Halt und einen ausgesprochen guten Langstreckenkomfort. Im Bereich der Sitzmittelbahnen ist das Leder perforiert; das Muster schlägt dabei eine optische Brücke zu den aus

Aluminium gefertigten Abdeckungen der Highend-Türlautsprecher. Die hintere Sitzbank (drei Sitzplätze) ist 1/3 zu 2/3 klappbar; in diesem Fall ergibt sich ein durchgehender Ladeboden. Wie vorn, so gibt es auch im Fond ein als Touchscreen ausgelegtes Klimabedienteil in der Mittelkonsole.

Das Rear Seat Entertainment. In die Kopfstützen der Rücksitze sind Haltevorrichtungen für Tablets eingearbeitet. Über die Volkswagen App „Media Control“ können die Tablets via WLAN auf diverse Funktionen des Infotainmentsystems zugreifen. Zu den steuerbaren Funktionsumfängen gehören das Radio, sämtliche Media-Quellen sowie die Navigation.

Das Antriebssystem

Ein Auto, alle Antriebsarten. Das Cross Coupé GTE basiert konstruktiv auf dem von Volkswagen entwickelten Modularen Querbaukasten (MQB). Dieser Baukasten gehört zu den weltweit innovativsten technischen Plattformen, da Volkswagen dank des MQB in der Lage ist, ein Modell nicht nur mit den klassischen Antriebsarten (Otto- und Dieselmotoren), sondern stets auch als Plug-In-Hybrid, als Erdgasversion sowie als Zero Emission Vehicle (reiner E-Antrieb und Wasserstoff-Brennstoffzelle) zu realisieren. Damit ist auch das Cross Coupé GTE mit allen denkbaren Antriebsarten darstellbar.

3.6 FSI und zwei E-Motoren. Angetrieben wird die SUV-Studie von einem 3,6 Liter großen V6-Benziner und zwei Elektromotoren. Der Sechszylinder-Direkteinspritzer (FSI) liefert eine Leistung von 206 kW / 280 PS und ein maximales Drehmoment von 350 Nm. Die zwei Elektromotoren bringen es auf 40 kW und 220 Nm (vorn) sowie 85 kW und 270 Nm (hinten). Gespeist werden sie aus einer raumsparend im Kardantunnel platzierten Lithium-Ionen-Batterie; ihr Energieinhalt beträgt 14,1 kWh. Die Systemleistung des Antriebs addiert sich auf 265 kW / 360 PS. Wird diese Leistung abgerufen, beschleunigt das bis zu 130 mph (209 km/h) schnelle Cross Coupé GTE in kurzen 6,0 Sekunden auf 60 mph (97 km/h).

Fahrprofile. Folgende Fahrprofile stehen im Cross Coupé GTE zur Verfügung: „Onroad“ (mit den Sub-Modi „Comfort“ und „Eco“), „Offroad“ (mit „Rocks“, „Sludge & Sand“ und „Gravel“), „Sport“ und „Snow“. Die Fahrprofile verändern die Abstimmung des SUV.

Antriebsmodi. Das Cross Coupé GTE kann wie skizziert in fünf verschiedenen Modi gefahren werden, deren Nutzung sich intuitiv erschließt: „E-Mode“, „Hybrid“, „GTE“, „Offroad“ und „Battery Hold / Battery Charge“.

„E-Mode“. Dank der Lithium-Ionen-Batterie im Mitteltunnel ist das Cross Coupé GTE wie beschrieben über eine Distanz von bis zu 20 Meilen (32 Kilometern) rein elektrisch unterwegs. Im E-Mode, der via Tastendruck bewusst vom Fahrer aktiviert wird, sorgt allein der 85 kW starke E-Motor der Hinterachse für Vortrieb. Beim rein elektrischen Fahren wird der V6 FSI durch das Öffnen der Kupplung vom Antriebsstrang getrennt und abgeschaltet. Sobald der Sechszylinder aufgrund des Ladezustands der Batterie oder anderer Parameter wieder eingebunden werden soll, koppelt er sich ruckfrei und binnen Sekundenbruchteilen erneut in den Antriebsstrang ein. Für die Energieversorgung der Elektromotoren ist eine Lithium-Ionen-Batterie mit einem Energiegehalt von 14,1 kWh zuständig. Eine im vorderen Motorraum integrierte Leistungselektronik managt den Hochvoltenergiefluss von und zur Batterie beziehungsweise zu den Elektromotoren. Das Bordnetz wird via DC/DC-Wandler mit einer Spannung von 12 Volt versorgt. Aufgeladen wird die Batterie über externe Stromquellen oder während der Fahrt.

„Hybrid“. Standardmäßig startet die Studie im Modus „Hybrid“. Das Cross Coupé GTE ist dabei ein klassischer Vollhybrid, der beim Verzögern via Rekuperation die Batterie lädt und je nach Antriebssituation automatisch den FSI und / oder die E-Maschine nutzt. In diesem Modus wird der Ladezustand der Batterie auf einem konstanten Wert gehalten; dies kann der Fahrer durch die „Battery-Hold-Funktion“ auch aktiv beeinflussen.

- **„Segeln“.** Sobald der Fahrer vom „Gas“ geht und die Batterie ausreichend geladen ist, werden alle Motoren abgeschaltet und

vom Antriebsstrang entkoppelt. In diesem Fall ist vom „Segeln“ die Rede. Hierbei werden ebenfalls keine Emissionen erzeugt.

- **„Rekuperationsmodus“.** Geht der Fahrer vom Gas respektive bremst, ohne dass die Batterie ausreichend geladen ist, arbeiten beide Elektromotoren als Generatoren und speisen die beim Bremsen gewonnene Energie in die Lithium-Ionen-Batterie ein. Der FSI ist auch in diesem Fall abgeschaltet und abgekoppelt.
- **Fahren mit dem FSI.** Sorgt allein der Benziner für Vortrieb, ist die Studie ein reiner Frontriebler. Dabei gilt: Dank der effizienten Technologie des Sechszylinder-Direkteinspritzers ist das Cross Coupé GTE auch jetzt noch sehr sparsam.

„GTE“. Über die GTE-Taste wechselt der Fahrer in den GTE-Modus und aktiviert damit die besonders agile Seite der Studie. Gaspedal-, Getriebe- und Lenkungskennlinie sind nun noch sportlicher. Darüber hinaus arbeiten der FSI und die E-Maschinen im „GTE-Modus“ beim „Boosten“ zusammen, um die volle Systemleistung und das größte maximale Systemdrehmoment abzurufen.

„Offroad“. Besondere Bedeutung hat naturgemäß bei einem SUV der Antriebsmodus „Offroad“. Sobald der Fahrer diesen Modus aktiviert, sind immer alle vier Räder im Spiel. In diesem Fall und bei niedriger Batterieladung fungiert der nun via V6 FSI mit Energie versorgte vordere Elektromotor allein als Generator und damit als Stromquelle für sein Pendant an der Hinterachse. Da die Energie zum Antrieb der Hinterachse by wire und nicht mechanisch fließt, ist von einer „elektrischen Kardanwelle“ die Rede. Aufgrund der Tatsache, dass der FSI im Offroad-Modus über den vorderen E-Motor den hinteren antreibt, funktioniert der Allradantrieb auch bei niedrigem Ladestand der Batterie. Auch als Version mit Plug-In-Hybridantrieb ist das Cross Coupé damit ein geländetauglicher SUV.

„Battery Charge / Battery Hold“. Der Doppelmodus „Battery Hold“ (Energiegehalt der Batterie bleibt konstant) respektive „Batterie Charge“ (Batterie wird während der Fahrt geladen) wird über ein Untermenü im Infotainmentsystem aktiviert. Er dient dazu, zum Bei-

spiel am Zielort in einer Stadt bewusst rein elektrisch („E-Mode“)
und damit ohne Emissionen unterwegs zu sein.