



Medieninformation

Der neue ID. GTI Concept

Die Weltpremiere

IAA Mobility, München im September 2023

Inhalt

Auf den Punkt

Volkswagen elektrisiert seine sportliche Ikone: Weltpremiere des ersten elektrischen GTI auf der IAA	02
GTI-Performance	02
GTI-Exterieur-Design	03
GTI-Interieur-Konzept	05
GTI-Daten	07
Hinweise	08



Volkswagen elektrifiziert seine sportliche Ikone: Weltpremiere des ersten elektrischen GTI auf der IAA

- 100 % elektrisch, 100 % GTI: Der ID. GTI Concept¹ überträgt das GTI-Feeling faszinierend dynamisch in die Welt der E-Mobilität
- Legendäre DNA neu interpretiert: Der ID. GTI Concept folgt mit modernsten Technologien und knackigem Design dem Ur-GTI von 1976
- Injection wird zu Intelligence: Das „I“ der magischen Bezeichnung GTI steht mehr denn je für intelligente Lösungen der Sportwagenwelt
- Wunsch der Fans wird erfüllt: Der ID. GTI Concept basiert auf dem ID. 2all und soll als alltagstauglicher Sportwagen des elektrischen Zeitalters gebaut werden
- Kompakte Dynamik: ID. GTI Concept zeigt mit seinem sportlichen Gesamtkonzept, welch großes Potential die künftige Baureihe aufweist

Wolfsburg. GTI – das ist seit Jahrzehnten die Bezeichnung für kompakte Sportwagen von Volkswagen. Golf GTI², Scirocco GTi, Polo GTI³, up! GTI⁴. Ikonen. Jetzt projiziert Volkswagen die GTI-DNA in das Zeitalter der Elektromobilität. Mit dem neuen ID. GTI Concept¹. Die Weltpremiere dieser elektrisierenden Studie findet im Rahmen der diesjährigen IAA Mobility (05.–09.09.2023) in München statt – exakt 48 Jahre nach dem Weltdebüt des ersten Golf GTI auf der IAA in Frankfurt. Der ID. GTI Concept basiert auf dem im März präsentierten und weltweit beachteten ID. 2all¹ – einem künftigen elektrischen Kompaktwagen der 25.000-Euro-Klasse. Sein Frontantrieb, das sympathische Design und seine kraftvollen Proportionen machen ihn zur perfekten Ausgangsbasis für einen neuen GTI. Als der Volkswagen Chefdesigner Andreas Mindt Anfang des Jahres die ersten Skizzen zum ID. 2all entwarf, hatte er parallel bereits das sportliche Derivat vor Augen. Und genau wie der ID. 2all ist der ID. GTI Concept mehr als ein Showcar: Er ist der erste Ausblick auf die spannende GTI-Zukunft, denn seine Serienentwicklung ist beschlossen.

GTI-PERFORMANCE

GTI-Souveränität. Es ist ein neues, starkes GTI-Gefühl, wie der erste elektrische GTI seine Dynamik entfaltet. Fakt ist: Die höchste Leistung und das maximale Drehmoment stehen E-typisch blitzschnell zur Verfügung. In Sachen Kraftübertragung auf die Vorderachse verschmelzen die Welt des elektrischen ID. GTI Concept und die des turbobeatmeten Golf GTI. Denn wie in der aktuellen Generation der Sportwagen-Ikone, kommt auch in der Studie eine Vorderachsquersperre zum Einsatz, die von einem Fahrdynamikmanager elektronisch geregelt wird. Der Golf GTI und der Golf GTI Clubsport⁵ waren die ersten Volkswagen mit dieser Traktionssteuerung. Als Novum hat mit dem ID. GTI Concept nun erstmals ein elektrischer Volkswagen dieses intelligente System an Bord. Ohnehin gilt: Das Kürzel „I“ für Injection in der Bezeichnung GTI steht heute für Intelligence – eine hoch performante Antriebs- und Fahrwerksintelligenz. Mit dem ID. GTI Concept präsentiert Volkswagen eine neue Evolutionsstufe dieser elektronisch vernetzten Fahrdynamiksysteme. Der Punkt: Noch stärker als bei den Benzinmodellen, bezieht der Fahrdynamikmanager des ID. GTI Concept auch den Antrieb in die Steuerung mit ein, da sich die Abstimmung der E-Maschine als

Medienkontakt

Volkswagen Communications
Product Communications
Štěpán Řehák
Sprecher für Design & Concept Cars
Tel: +49 (0) 17 25 12 20 78
stepan.rehak@volkswagen.de

Martin Hube
Sprecher ID.2, Passat, Arteon,
Touareg, PHEV
Tel: +49 53 61 94 98 74
martin.hube@volkswagen.de



Mehr auf
volkswagen-newsroom.com





Medieninformation

elektrisches System fast grenzenlos variieren lässt. Dadurch können unterschiedlichste GTI-Charaktere realisiert werden: Über einen neu entwickelten „GTI-Erlebnisschalter“ auf der Mittelkonsole kann der Fahrer dabei auswählen, welchen Antriebscharakter der ID. GTI Concept haben soll. Erstmals besteht so zum Beispiel die Möglichkeit, den Antrieb, das Fahrwerk, die Lenkung, das Sounderlebnis und selbst die simulierten Schaltpunkte im Stile eines der historischen GTI Modelle abzustimmen – etwa wie den Golf GTI I des Jahres 1976, den ersten Golf GTI II 16V von 1986 oder den legendären Golf GTI IV „25 Jahre GTI“ von 2001. Damit wird der ID. GTI Concept zu einer hochdynamischen Zeitmaschine.

GTI-Faszination. Thomas Schäfer, CEO der Marke Volkswagen, bringt die neue Art der GTI-Faszination auf den Punkt: „Die perfekte Kombination aus Fahrspaß und Alltagstauglichkeit – dafür stehen die drei Buchstaben GTI seit Jahrzehnten. Mit dem ID. GTI Concept bringen wir die GTI-DNA ins Elektrozeitalter: unverändert sportlich, ikonisch, technisch progressiv, erreichbar. Aber dabei neuinterpretiert für morgen: elektrisch, vollvernetzt, superemotional. Fahrspaß und Nachhaltigkeit passen zusammen. So hat GTI Zukunft – für unsere Marke, für die Fans. Das Auto ist als Teil unserer E-Offensive schon entschieden. Ein alltagstauglicher VW Sportwagen für das Elektrozeitalter: 100 Prozent elektrisch, 100 Prozent Emotion“.

GTI-Zukunft. Andreas Mindt ist seit 2023 Head of Design der Marke Volkswagen. Vor seiner Zeit als Bentley Chefdesigner und Audi Exterieur-Designchef, war er bereits einmal lange Jahre einer der wegweisenden Volkswagen Designer und kreierte Bestseller wie den ersten Tiguan und den siebten Golf. Mindt: „Mit dem ID. GTI Concept zeigen wir, welche große Zukunft die GTI-Philosophie bei Volkswagen hat. In meinen Augen bietet der kraftvolle ID. 2all die ideale Ausgangsbasis für einen elektrischen GTI. Schon beim ersten Zeichenstrich zum ID. 2all hatte ich auch den GTI vor Augen. Jetzt wird er real. Und damit projizieren wir die GTI-Idee in das neue Zeitalter der E-Mobilität.“

GTI-EXTERIEUR-DESIGN

GTI-Proportionen. Der ID. GTI Concept folgt, wie der Ur-GTI, dem Design und der Technik eines erschwinglichen Großserienmodells. Und wie bei jedem GTI zuvor, wird diese Basis mit den typischen Insignien der sportlichen Ikone dynamisiert und individualisiert. Diese Transformation gelingt vor allem dann, wenn das Grunddesign der Baureihe bereits ein GTI-Potenzial aufweist. Dazu gehören klare und kraftvolle Proportionen und die visuelle Stabilität einer souverän auf den Rädern stehenden Karosserie. Der ID. 2all hat dieses Potenzial. Und deshalb zeigt auch der von ihm abgeleitete ID. GTI Concept eine Dynamik, wie sie sonst eher in völlig anderen Preisklassen anzutreffen ist. In Zahlen liest sich das auf den ID. GTI Concept übertragen wie folgt: kompakte 4.104 mm in der Länge, dazwischen ein großer Radstand von 2.600 mm, eingerahmt von wuchtigen 20-Zoll-Leichtmetallrädern mit Performance-Reifen der Dimension 245/35. Dazu gesellen sich kürzeste Karosserieüberhänge. Hoch ist der GTI 1.499 mm, breit 1.840 mm. Lackiert sind die zwei aufgebauten Exemplare des ID. GTI Concept übrigens in „Diamantsilber Metallic“ und „Marsrot“, beides Farbtöne der ersten Golf GTI Generation.



Medieninformation

GTI-Kühlergrill. Die GTI Studie zeigt vorne das signifikanteste und bekannteste Exterieur-Merkmal eines GTI: die rote Einfassung des, in diesem Fall nahezu geschlossenen, Kühlergrills. Die rote Linie ist schmal und doch markant. In der Frontpartie des ID. GTI Concept spannt sie sich unterhalb der „IQ.LIGHT – LED-Matrixscheinwerfer“ über die komplette Breite der Studie. Rechts ist in roten Lettern der GTI-Schriftzug in die Linie integriert. Die Scheinwerfer selbst werden von einer LED-Querspange eingerahmt. In die Hauptscheinwerfer ist jeweils ein Matrixmodul integriert. Weiß illuminiert wird auch das VW-Logo.

GTI-Stoßfänger. Komplette eigenständig ist das Design des vom Motorsport inspirierten GTI-Stoßfängers. Mittig besitzt er einen dominanten schwarzen Frontsplitter, der nach oben in den Lufteinlass mit der für einen GTI (seit der Generation V) typischen Wabenstruktur übergeht. Im äußeren Bereich des Gitters gibt es zwei rote Schleppösen, wie sie im Rennsport verwendet werden. Seitlich daneben haben die Designer in die schwarz eingefassten Air Curtains des Frontstoßfängers jeweils ein vertikal angeordnetes LED-Tagfahrlicht eingearbeitet. Die Air Curtains leiten den Fahrtwind in die Radkästen und dann gezielt nach außen, um die Aerodynamik zu perfektionieren und die Bremsen zu kühlen. Optisch drücken der weit nach unten reichende Frontsplitter und die vertikalen LED-Tagfahrlichter die Studie satt und tief auf die Straße. In der Frontpartie treffen dabei erneut Zukunft und Historie aufeinander, da der mattschwarze Bereich um den Splitter und den Lufteinlass, den damals ebenfalls tief nach unten reichenden Spoiler und die Stoßstange des Golf GTI I zitieren – beides war Mattschwarz.

GTI-Silhouette. Die C-Säule ist das typische Erkennungsmerkmal der ID. 2all Seitenpartie. Sie prägt auch die Silhouette des ID. GTI Concept in einem hohen Maße. Die visuelle Stabilität der C-Säule fließt förmlich in den seitlichen Karosseriekörper hinein und verleiht ihm Kraft. Ein zweites stabilisierendes VW-Element ist die geradlinige Fensterbrüstung – die seitliche Linie zwischen der A- und der C-Säule. Im Verbund mit der darunter parallel verlaufenden Feature Line und den muskulösen Seitenschwellern entsteht eine positive Spannung in den Flächen – so, wie es typisch für einen Volkswagen und für einen GTI ist. Die Seitenschweller sind nach unten hin zudem mit mattschwarzen Kunststoffelementen verkleidet, die den Wagen aerodynamisch perfektionieren und ihn optisch zusammen mit den großen Rädern sportlich tief auf die Straße drücken.

GTI-Felgen. Ein weiteres GTI-Merkmal sind die ausgestellten Radhausverbreiterungen in mattem Schwarz. Die 20 Zoll großen Leichtmetallräder des Typs „GTI Concept“ wurden eigens für die Studie designt. Sie weisen acht Doppelspeichen und einen markanten Kreis aus ebenfalls acht Öffnungen auf; die Innenflächen der Felgen sind schwarz ausgeführt, die Ränder der acht Öffnungen indes hochglanzpoliert. Eigene Raddesigns – etwa die legendäre „Pirelli“-Felge des Golf GTI I und die „Denver“-Felge des Golf GTI V – gehören traditionell ebenfalls zu den prägenden Insignien eines GTI.

GTI-Dachkantenspoiler. Den Designern des ersten Golf war es vor 47 Jahren gelungen, eine unverwechselbare GTI-Heckpartie zu kreieren, ohne dabei die Karosserieteile zu verändern. Und auch dabei schufen sie typische GTI-Merkmale. Dazu gehörten die



Medieninformation

schwarz eingerahmte Heckscheibe und die stets schwarze statt verchromte Stoßstange. Das Volkswagen Design-Team hat mit dem ID. GTI Concept auch diese Features neu interpretiert. Statt eines schwarzen Heckscheibenrahmens kommt nun ein schwarzer Dachkantenspoiler zum Einsatz, der seitlich in ebenfalls schwarze Luftleitelemente übergeht. Der große Spoiler selbst ist – wie das Pendant des aktuellen Golf GTI Clubsport – im Dachübergang bis auf einen kleinen Steg in der Mitte offen. Der Spoiler sorgt so für optimale Abtriebswerte und minimale Luftverwirbelungen. Unter dem Spoiler spannt sich quer über die gesamte Fahrzeugbreite als drittes Bremslicht ein schmaler LED-Streifen.

GTI-Rückleuchten und -Heckdiffusor. Während die Studie ID. 2all mit einer in Rot gehaltenen LED-Rückleuchten-Querspange ausgestattet ist, wurde dieses Element beim GTI dunkel getönt. Nur die Rahmen der jeweils zwei links und rechts angeordneten 3D-Rückleuchten und das VW-Emblem leuchten hellrot. Eine schwarz schraffierte Fläche unterhalb der Rückleuchten-Querspange nimmt das Thema der schwarzen Stoßstange des Golf GTI I auf. Mittig in diese Fläche integriert: der GTI-Schriftzug. Kraftvoll ausgeführt ist der zweiteilige, ebenfalls schwarze Heckdiffusor. Seitlich geht dieses Aerodynamikelement in die Radhausverbreiterungen über, nach hinten ragt er über die Karosserie hinaus und schützt so die lackierten Flächen des Stoßfängers. Damit wird auch der Diffusor zu einer kleinen Hommage an die schwarze Stoßstange des ersten Golf GTI.

GTI-INTERIEUR-KONZEPT

Ur-GTI prägt den ID. GTI Concept. Bereits das erste GTI-Modell begeisterte 1976 mit seinem besonderen Interieur: Damals waren es Sportsitze mit einem Karo-Muster-Bezug, ein Dreispeichen-Lenkrad mit einem tiefliegenden Pralltopf (den die Fans liebevoll Spucknapf nannten) und ein Schaltknäuf im Design eines Golfballs, die aus einem Golf einen GTI machten. Das funktioniert in ähnlicher Form auch 2023. Nur eben völlig anders und damit auf eine neue Art und Weise faszinierend:

GTI-Lenkrad mit 12-Uhr-Markierung und Golfball-Design als GTI-Erlebnisschalter. Das Dreispeichenlenkrad des ID. GTI Concept ist mit einem etwas tieferliegenden Airbag ausgestattet, der die optische Brücke zum Pralltopf des Golf GTI I herstellt. Die illuminierte 12-Uhr-Markierung weist dem Fahrer stets die Richtung. In den zwei horizontalen Speichen des Multifunktionslenkrades befinden sich jeweils eine griffige Drehwalze und zwei Tasten. Damit steuert der Fahrer unter anderem die individuell konfigurierbaren digitalen Instrumente, das Augmented-Reality-Head-up-Display sowie Funktionen wie die Lautstärke. Da das Automatikgetriebe im Stile des ID.⁷⁷ über einen Lenkstockhebel bedient wird, haben die Interieur-Designer das Golfball-Design des ersten GTI-Schaltknäufs auf den multifunktionalen „GTI-Erlebnisschalter“ in der Mittelkonsole übertragen. Über ihn werden die verschiedenen Fahrmodi und die individuellen Looks der Instrumente gesteuert.

GTI-Cockpit. Im Interieur der Studie ermöglichen die digitalen Anzeigen neue Designs und Funktionen, mit denen die GTI-Idee vielfältiger als zuvor erlebbar wird. Für die Instrumente des ID. GTI Concept stehen dabei grundverschiedene Cockpit-Looks



Medieninformation

bereit: Die Grundkonfiguration ist ein Spiegelbild unserer heutigen digitalen Zeit – mit allen erdenklichen Informationen und Funktionen sowie einer sportlichen GTI-Grafik. Im Vintage-Modus verwandelt sich das „Digital Cockpit“ (27,7 cm / 10,9 Zoll) vor dem Fahrer zum Beispiel in die Instrumente eines Golf GTI I der zweiten Serie, wie sie auch im legendären „Pirelli-GTI“ zum Einsatz kamen – perfekt passend zum per „GTI-Erlebnisschalter“ aktivierbaren Modus „Golf GTI I“.

GTI-Head-up-Display und „GTI-Mode“. Einen neuen Ansatz verfolgten die Designer und Ingenieure auch mit dem Augmented-Reality-Head-up-Display. Es projiziert ein neues Datenspektrum auf die Windschutzscheibe – und zwar nicht nur für den Fahrer, sondern auch den Beifahrer. So verschmelzen an Bord der Studie nun auch für den Copiloten die virtuelle und reale Welt. Im Standardfahrmodus werden dabei Informationen wie die Geschwindigkeit oder die aktuelle Reichweite vor den Fahrer und Beifahrer projiziert. Die Ambientebeleuchtung und der Farbton der Displays sind in dieser Grundkonfiguration im weißen Farbton „GTI Silver Drive“ gehalten. Sobald der Fahrer über einen speziellen „GTI-Key“ im Multifunktionslenkrad den neuen „GTI-Modus“ aktiviert, schalten die Ambientebeleuchtung sowie alle Displays auf den roten Farbton „GTI Red Turbo“ um. Hintergrund: Als kraftvoller Kompaktsportwagen mit einem sehr tiefen Schwerpunkt (Batterie im Fahrzeugboden) und einem für ein E-Fahrzeug niedrigen Gewicht ist der ID. GTI Concept perfekt auf die Rennstrecke zugeschnitten. Begibt sich der Fahrer im „GTI-Modus“ zum Beispiel auf die legendäre Nürburgring Nordschleife, kann er den Streckenverlauf und die Position des ID. GTI Concept ganz links in die Windschutzscheibe einblenden. Fährt er ein Rennen, sieht er zudem seinen aktuellen Rang im Starterfeld und seine Fortschritte („GTI Achievements“). Der Beifahrer indes sieht vor sich unter anderem die aktuellen bereits gefahrenen Rundenzeiten. Die Studie wird dabei zu einer Projektionsfläche der Welt von morgen und zeigt beispielhaft, was alles möglich sein könnte respektive möglich sein wird.

GTI-Infotainment und -Schnittstellen. Seriennah ist das Touchdisplay (Durchmesser: 32,7 cm / 12,9 Zoll) des Infotainmentsystems mit seiner intuitiv bedienbaren Grafik und Menüstruktur. Gleiches gilt auch für das unter dem Display angeordnete Klimabedienteil. Die wesentlichen Klimafunktionen werden dabei über beleuchtete Tasten gesteuert. In der Mitte des Klimabedienteils gibt es zudem – für Fahrer und Beifahrer gleichermaßen gut zugänglich – eine praktische, kleine Drehwalze für die Lautstärkeregelung des Infotainmentsystems. Eine Etage tiefer in der Mittelkonsole befinden sich gleich zwei große induktive Ladeschnittstellen für Smartphones, die dort magnetisch arretiert werden. Über den wie skizziert ebenfalls in der Mittelkonsole integrierten „GTI-Erlebnisschalter“ werden weitere Fahrzeugfunktionen geregelt. Zahlreiche im Innenraum verteilte USB-C-Schnittstellen (45 Watt) versorgen Smartphones mit Energie. Über eine voll nutzbare 230-V-Steckdose können alle erdenklichen größeren Geräte mit Strom versorgt werden.

GTI-Sitz mit „GTI Heartbeat“. Sportsitze prägten den ersten Golf GTI und auch im neuen ID. GTI Concept fallen die ergonomisch geformten Sitze auf. Und natürlich sind ihre Innenflächen in einem neu interpretierten GTI-Karomuster ausgeführt. Der Stoffname: „Jack-e“ (statt „Jacky“ wie im Golf GTI VI). Die Lehne des Fahrersitzes ist zudem mit einem Pulssensor („GTI Heartbeat“) ausgestattet – ein rot pulsierendes



Medieninformation

LED-Element. Die Verriegelung der Studie mittels Fernbedienung aktiviert die Alarmanlage sowie den von außen sichtbaren „GTI-Heartbeat“ und signalisiert dem Fahrer, dass der Wagen gesichert ist.

GTI-Alltagstauglichkeit. Der Innenraum des ID. GTI Concept wird durch ein klares Design, eine hohe Qualitätsanmutung und eine intuitive Bedienbarkeit geprägt. Fünf Personen haben in diesem Viertürer Platz. Großzügig fällt zudem mit 490 Litern der Kofferraum aus. Darüber hinaus gilt: Da der ID. GTI Concept das MEB-Entry-Package mit dem ID. 2all teilt, kennzeichnen ihn auch dieselben praktischen Detaillösungen. Dazu gehören Features wie eine zusätzliche Staubbox unter dem doppelten Ladeboden, in die zum Beispiel mehrere Getränkekisten hineinpassen. Ein weiteres Staufach mit 50 Litern Volumen gibt es unter der mit einem Griff hochklappbaren Rücksitzbank – es wurde speziell für das Ladekabel und Utensilien wie Verbandstasche, Warnwesten und das Tire-Mobility-Set konzipiert. Darüber hinaus ist in diesem abschließbaren (Tresor-) Fach ausreichend Raum für größere Geräte wie Laptops und Tablets, die dort auch geladen werden können. Wird die 60:40 teilbare Rückbank umgeklappt, erhöht sich das Kofferraumvolumen auf 1.330 Liter. Der ID. GTI Concept ist übrigens nicht nur auf der Kurz- und Rennstrecke, sondern ebenso auf der Langstrecke zuhause. Dafür sorgen sein effizienter Antrieb, das niedrige Gewicht, die gute Aerodynamik, das trotz aller Sportlichkeit komfortable Fahrwerk und eine große Batterie.

GTI-DATEN

ID. GTI Concept ¹	
Antrieb	MEB Entry, Frontantrieb
Länge	4.104 mm
Breite	1.840 mm
Höhe	1.499 mm
Radstand	2.600 mm
Stauvolumen	490 bis 1.330 l
Räder	245/35 R20

Hinweise

1. ID. GTI Concept und ID. 2all: Studie.
2. Golf GTI, 6-Gang: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 161. Golf GTI, 7-Gang-DSG: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 160.
3. Polo GTI, 7-Gang-DSG: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,4; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 146.
4. up! GTI, 6-Gang: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,5; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 125 – 124.
5. Golf GTI Clubsport, 7-Gang-DSG: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,4; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 168.
6. ID.7: Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 16,3-14,1; CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 0; für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Verbrauch und CO₂-Emissionen



Medieninformation

bei Spannbreiten in Abhängigkeit von den gewählten Ausstattungen des Fahrzeugs.

- Die Reichweitenangaben sind Prognosewerte nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP). Die tatsächlichen WLTP-Reichweitenwerte können ausstattungsbedingt abweichen. Die tatsächliche Reichweite weicht in der Praxis abhängig von Fahrstil, Geschwindigkeit, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern, Außentemperatur, Anzahl Mitfahrer/Zuladung und Topografie ab.
- Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Am 1. Januar 2022 hat der WLTP-Prüfzyklus den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für nach diesem Datum neu typgenehmigte Fahrzeuge keine NEFZ-Werte vorliegen.
- Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.
- Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter <http://www.volkswagen.de/wltp>.
- Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de/co2 erhältlich ist.