

Fahrbericht Unterwegs mit dem VW Passat Variant «BlueMotion»

# Platzwunder mit Sparmodus

Ein grosser, repräsentativer Kombi, der nicht mehr Sprit verbraucht als ein normaler Kleinwagen? VW hat die eierlegende Wollmilchsau mit dem Passat Variant «BlueMotion» im Angebot.

Max Hugelshofer

Das wichtigste Detail am VW Passat «BlueMotion» liegt zwischen Tacho und Drehzahlmesser: die Verbrauchsanzeige im Multifunktionsdisplay. Diese zu beobachten, macht bei jeder Fahrt von neuem Spass: Kurz nach dem Start verkündet sie meist, dass bisher der Durchschnittsverbrauch bei etwa acht Litern pro 100 Kilometer liegt. Doch mit jedem Meter Fahrt geht dieser Wert zurück, und noch bevor der Motor seine optimale Betriebstemperatur erreicht hat, steht in der Regel eine Fünf vor dem Komma. Der Normverbrauch beträgt beim Variant genannten Kombi 5,2 Liter. Das beste daran: Es handelt sich nicht um einen Fantasie-Wert, der nur unter Laborbedingungen erreicht werden kann. Wer selten auf Kurzstrecken unterwegs ist, schafft mit einem sanften Gasfuss sogar Verbrauchswerte unter fünf Litern – ein ausserordentlich guter Wert für einen grossen Kombi.

## Schaltanzeige und Aerodynamik

Erstaunlich ist, wie wenig tief die VW-Entwickler in die Trickkiste greifen mussten, um diese Sparsamkeit zu erreichen. Ein lang übersetztes Fünfganggetriebe, aerodynamische Verschaltungen am Unterboden, Reifen mit geringem Rollwiderstand und eine Schaltempfehlung – das wärs.

Natürlich trägt der 1,9-Liter Motor, der noch mit Pumpe-Düse-Technik dieelt, viel zum guten Resultat bei. Als Sparwunder bekannt, musste er in diversen Tests aber auch immer wieder Schelte wegen seiner Unkultiviertheit einstecken. Zumindest im Passat aber halten sich Lärm und Vibrationen in Grenzen. Erst bei hohen Drehzahlen gibt der Vierzylinder ein lastwagenähnliches Knurren von sich. Doch wer den «BlueMotion» sparsam fahren will, der



Mit wenig Aufwand haben die Entwickler den VW Passat «BlueMotion» zu einem sparsamen Alltagsauto gemacht. (max)

schaltet sowieso spätestens bei 2500 Umdrehungen pro Minute hoch.

Zwar dreht sich am Steuer des Passat «BlueMotion» ganz automatisch alles ums Treibstoffsparen. Verzicht ist dabei aber nicht angesagt. Der Passat bietet auch in der Spar-Ausführung immer das Gefühl, in einem grossen, schweren Wagen unterwegs zu sein. In sehr bequemen Sitzen gut aufgehoben, vor sich die lange Motorhaube, hinter sich Platz für eine ganze Familie samt Urlaubsgepäck, würde man auf dem Weg zur Arbeit am liebsten einfach weiterfahren und die Welt entdecken. Sollte die Reise in Länder führen, in denen die Strassen etwas weniger perfekt ausgebaut sind, macht das nichts. Das komfortable Fahrwerk gibt dem Fahrer zwar Rückmeldungen zum Strassenzustand, lässt sich aber weder von grossen noch von kleinen Unebenheiten aus der Ruhe bringen. Beruhigend wirken auch die fünf Sterne, die der Passat im Euro-NCAP-Crashtest erhalten hat und die Tatsache, dass der «BlueMotion» zwar nicht sportlich, aber immer ausreichend motorisiert ist.

## Platz im Überfluss

Üppig ist das Platzangebot im Variant. Sowohl in der ersten als auch in der

zweiten Reihe geht es luftig zu und her, und der Kofferraum bringt Familienväter und Handelsreisende ins Schwärmen. Wer statt eines Reserverads das Reifendichtsysteem Tyrefit bestellt, erhält unter dem Kofferraumboden nochmals einen Stauraum, der ganze Sporttaschen schluckt.

Die Ausstattung ist, wie von deutschen Autos nicht anders gewohnt, eher karg, die Optionenliste dafür lang. Alles, was man wirklich braucht, ist in der Grundaustattung aber dabei, und auf elektrische Fensterheber hinten kann man durchaus verzichten. Ebenfalls unnötig, aber leider serienmässig ist der umständliche «Zündschlüssel». Statt zu drehen muss man diesen in einen Schacht schieben. So weit so gut. Unangenehm wird es nur, wenn man an einem Rotlicht zügig den Motor wieder starten will und dabei den «Schlüssel» etwas zu wenig lang in seinen Schacht gedrückt hält. Dann springt der Motor nämlich nicht an. Erneutes und bereits leicht nervöses Drücken schaltet dann die Zündung aus statt den Motor ein. Bis man es endlich geschafft hat, ist das Hupkonzert von hinten nicht mehr zu ignorieren.

Ansonsten gibt es beim sehr überzeugenden Passat Variant «BlueMotion»

nur noch einen gewichtigen Kritikpunkt: den Preis. Deutlich über 40 000 Franken kann nicht jeder ausgeben, um dann beim Tanken wieder etwas Geld sparen zu können.

## Technik

### VW Passat Variant «BlueMotion»

Treibstoff:	Diesel
Hubraum:	1896 cm <sup>3</sup>
Leistung:	105 PS
Drehmoment:	250 Nm
Getriebe:	Fünfgang manuell
Gewicht:	1477 kg
Normverbrauch:	5,2 l/100 km
Testverbrauch:	5,0 l/100 km
VCS-Umweltpunkte:	66,5
Testdistanz:	242 Kilometer
Reichweite:	1346 Kilometer
Abgasnorm:	Euro 4
NCAP-Sterne:	5
Laderaumvolumen:	603 bis 1731 Liter
Grundpreis:	40 830 Franken
Testwagenpreis:	47 430 Franken
Garantieleistungen:	2 Jahre

Fahrzeugassistenzsysteme Viele Schleuderunfälle könnten vermieden werden

# Der TCS fordert Stabilitätsprogramm für alle

Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP verbessert die Fahrsicherheit, indem es verspätete oder nicht angepasste Reaktionen des Autofahrers erkennt und seine Lenk- oder Bremsfehler korrigiert.

Hansruedi Keller

Experten sind sich darin einig, dass durch ESP insbesondere Schleuderunfälle vermieden werden können, doch viele Autos sind bisher nicht damit ausgerüstet. Um auf diesen Umstand aufmerksam zu machen, lud der TCS, mit Unterstützung der europäischen Kampagne «Choose ESC», Verkehrsexperten, Fahrlehrer, Fahrzeugflottenbesitzer und Interessierte zum ersten ESP-



Fahrversuche mit und ohne ESP wurden im VSZ Stockental durchgeführt. (hrk)

Event ins Fahrsicherheitszentrum Niederstocken BE ein.

Dabei wurde vonseiten des TCS deutlich gemacht, dass man von diesen elektronischen Fahrhilfen überzeugt ist und dass diese im Interesse einer besseren Verkehrssicherheit allen Automobilisten empfohlen werden können.

## Vorträge und praktische Versuche

Mit Fachvorträgen sowie praktischen Fahrmanövern wurde demonstriert, wie sich ESP auf die Fahrsicherheit auswirkt. Zahlreiche Unfälle werden zumindest teilweise dadurch hervorgeru-

fen, dass der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert. In solchen Situationen verlieren die Räder oft den Kontakt mit der Strasse, und das Fahrzeug beginnt zu schleudern.

Das ESP greift in diesen Situationen blitzschnell ein. Durch verschiedene Sensoren erkennt das ESP-Steuergerät die gefährliche Fahrsituation und stabilisiert durch gezieltes Abbremsen einzelner Räder das Fahrzeug. So wird Schleuderbewegungen entgegengewirkt und damit die Fahrsicherheit erhöht.

Das ESP-Angebot bei Neufahrzeugen sollte gemäss TCS weiter ausgebaut wer-

den. Vor allem bei kleineren Fahrzeugen ist die Ausrüstungsrate noch unbefriedigend. Beim nächsten Neuwagenkauf sollte auf alle Fälle ein Fahrzeug mit ESP in Erwägung gezogen werden, empfiehlt der TCS. Auch wenn ESP zu mehr Fahrsicherheit führt, so lassen sich damit die Naturgesetze, genau wie beim Allradantrieb, nicht überlisten. Fahrer sollten weiterhin die Geschwindigkeit der jeweiligen Situation anpassen.

## Entstehung dargelegt

Der ehemalige Leiter der ESP-Entwicklung bei Bosch, und somit der «Vater» des ESP, Anton van Zanten, zeigte in einem interessanten Referat auf, wie ESP entwickelt wurde. So datiert der erste theoretische Ansatz zur aktiven Stabilisierung von Fahrzeugen mittels Bremsenregelung aus dem Jahr 1973. Ein erster industrieller Ansatz resultiert aus dem Jahr 1982, und zwei Jahre später wurde bei Bosch eine Projektgruppe gebildet. Zusammen mit Daimler-Benz wurde intensiv an der Entwicklung gearbeitet, und im März 1995 ging ESP in Serie, wobei vorerst die Mercedes-S- und SL-Klassen damit ausgerüstet wurden.

In der Folge wurden sukzessive weitere Systeme für Allradfahrzeuge, Fronttriebler, Sportwagen und Geländefahrzeuge entwickelt. Das ESP hat sich heute dermassen gut entwickelt, dass es verschiedentlich mit hochkarätigen Preisen ausgezeichnet worden ist.

Nissan

## Studie eines Elektroautos

Nissans Vision eines künftigen Stadtwagens verkörpert der Nuvu (sprich: nu vü).

Im wahrsten Sinne des Wortes ein «neuer Blick» auf einen Citycar für das Jahr 2015. Der nur drei Meter lange Nuvu ist eine Studie mit einem 2+1-Sitzkonzept. Er zielt auf Pendler, die punkto persönlicher Freiheit und Komfort keine Kompromisse machen wollen, jedoch erkennen, dass die individuelle Mobilität in unseren Städten einschneidende Veränderungen erfordert.

Der elektrisch betriebene Nuvu ist agil, einfach zu fahren und kinderleicht zu parken. Er unterstreicht Nissans Ziel, ab 2010 zunächst in Japan und in den USA, ab 2012 weltweit Elektrofahrzeuge verkaufen zu wollen. (pd/hrk)

Audi

## Viertüriges A1-Modell vorgestellt

Audi wird im kommenden Monat in Paris eine viertürige Konzeptversion seines A1-Kleinwagens vorstellen. Der Wagen ist eine Weiterentwicklung des Metroproject-Quattro-Konzepts, das im vergangenen Herbst zur Tokio Auto Show erstmals gezeigt worden war. Die Fachzeitschrift «Automotive News Europa» geht davon aus, dass es sich bei diesem A1 um die Version handelt, die im Audi-Werk Brüssel gebaut werden soll. Der A1 tritt im Markt gegen den BMW 1 und den Mini an. (hrk)

vw

## Preis für innovative Umweltleistung

Das Austauscherteile-Programm von Volkswagen ist für seine innovative Umweltleistung im Wettbewerb «Green Directory» ausgezeichnet worden. Das Programm, mit dem Europas grösster Autokonzern bisher rund 70 Millionen Fahrzeugkomponenten in seriengleicher Qualität wiederverwertet hat, gehört damit zum so genannten grünen Besucherleitfadens der Automechanik, der internationalen Leitmesse der Automobilwirtschaft vom 16. bis 21. September in Frankfurt am Main. (pd/hrk)

Honda

## Insight zeigt die Zukunft des Hybrids

Honda wird am Automobilsalon in Paris eine Konzept-Version des neuen globalen Hybridfahrzeugs unter der offiziellen Bezeichnung «Insight» enthüllen. Das neue Hybrid-Modell wird sich die Bühne mit dem Brennstoffzellen-Fahrzeug FCX Clarity und dem CR-Z-Sporthybrid-Konzept teilen. Die drei zukunftssträchtigen Autos unterstreichen das Versprechen von Honda, saubere Antriebstechnologien zu entwickeln. (hrk)

In Kürze

## Grossauftrag geangelt

ZF. Bei der Erneuerung der Busflotte der schottischen First UK Bus hat ZF den Zuschlag für die Lieferung von Getrieben und Portalachsen erhalten. Der 160-Millionen-Euro-Auftrag betrifft das Automatik-Getriebe Ecolife, mit dem bis zu 5 Prozent Treibstoff eingespart werden. Die Portalachsen ermöglichen den ebenerdigen Ein- und Ausstieg.

## Einstiegsmotorisierung

Audi. Die TT-Familie ist um eine neue Einstiegsmotorisierung erweitert worden. Der Vierzylinder 1.8 TFSI mit Turboaufladung und Direkteinspritzung hat 160 PS und 250 Nm Drehmoment.



Anton van Zanten, der «Vater» des ESP-Systems.