



## VW Passat TDI BlueMotion

# Fahren & sparen

Was man bei VW vergangenes Jahr begonnen hat, findet seine Fortsetzung. Nach dem Polo BlueMotion wagt man sich mit dem Diesel-Sparkonzept jetzt in die Mittelklasse. Mit ein paar technischen Kniffen wird auch der Passat 1.9 TDI zum Sparefroh im Verbrauch und zum Saubermann beim Schadstoffausstoß.

■ Der Erfolg beim Öko-Polo – immerhin 8 Prozent Marktanteil innerhalb der Modellpalette – ließ die Pläne für den Passat BlueMotion reifen. Und das umsatzstärkste Mittelklassemodell in Mitteleuropa stößt auch goldrichtig als Antwort der Produzentenseite in die heißeste Phase der CO<sub>2</sub>-Diskussion. Wenn das kein Zufall ist. Den VW-Leuten sei aber zu gute gehalten, dass sie auf der Öko-Ebene immer schon aktiv unterwegs waren – siehe 3-Liter Auto und EcoFuel.

■ Mit BlueMotion gelingt es, beim Passat eine 10-prozentige Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Ausstoßreduktion zu erzielen. Einige Tricks, die ohnehin jeder Automobiltechniker oder Tuner aus dem Effeff beherrscht. Ein wenig Motormanagement da, Gänge etwas länger übersetzt, aerodynamische Verbesserungen dort, erhöhter Reifendruck, das ganze noch mit der Information zum günstigsten Schaltzeitpunkt im Display für den Fahrer ergänzt, Ziel erreicht: Verbrauch gesenkt, Kohlendioxidwert verringert und den Piloten zu ökonomischer Fahrweise trainiert.

■ Konkret wurde die Leerlaufdrehzahl um 100 auf 730 reduziert, dritter Gang um 4 Prozent, vierter um 7 Prozent und fünfter Gang um 12 Prozent länger übersetzt. Die optimierte Strömungsdynamik durch Frontkosmetik und Fahrwerksabsenkung von 15 Millimeter vor-

ne und 8 Millimeter hinten bringt einen um 12 Prozent gesenkten Cw-Wert von 0,273. Der Rollwiderstand wurde durch



Verbrauch und optimaler Schaltzeitpunkt werden im Display dargestellt

die Erhöhung des Reifendrucks um 0,4 bar verringert. die Display-Schaltempfehlung schliesslich hilft, die Gänge ökonomisch zu sortieren, um an der Zapfsäule die Vorteile des Sparkonzeptes lukrieren zu können.

■ Die Zahlen sprechen für sich: Im Durchschnitt verbraucht die Limousine jetzt 5,1 Liter, der Variant 5,2. Beim Schadstoffausstoß stehen 136, respektive 137g CO<sub>2</sub> pro Kilometer im Da-

tenblatt, sehr gute Werte für ein 1.9 Liter Mittelklassemodell. Bei ersten Testfahrten konnten wir sogar durchschnittliche Verbrauchswerte zwischen 4,6 und 4,8 Litern erzielen, das lag aber an der erhöhten „Ökometer-Aufmerksamkeit“.

■ An das neue Fahrgefühl muss man sich etwas gewöhnen, im fünften und speziell im sechsten Gang hat man manchmal das Gefühl zu „verhungern“ und schaltet öfter einmal zurück, aber BlueMotion will eben auch „erlernt“ werden. Ob sich das Gefühl des Fahrspaß nach der Lernphase wieder einstellt – VW behauptet ja, dass der erhalten bleibt – konnten wir vorerhand nicht erfahren. Vermutlich ist das eher eine Angelegenheit der rechten Gehirnhälfte.

■ Was unterm Strich bleibt? Das wohl geschnürte BlueMotion-Sparpaket, das marketingtechnisch geschickt positio-



niert, jetzt auch für den Passat zu haben ist. Und das billiger Tanken. Und die verbesserte Umweltbilanz.

■ Abschliessende Fragen an die VW-Techniker: Produktoptimierung ist das tagtäglich Brot des Autobauers, wieso erst jetzt? Und welche Berechtigung hat dann noch das „konventionelle“ Dieselmodell?

■ Preislich wird der Passat BlueMotion auf der Basis der Ausstattungslinie Trendline angeboten, in absoluten Zahlen ein wenig über dem „normalen“ 1.9 TDI – Multifunktionsanzeige und Tempomat – ist er sogar günstiger. Bestellbar ist er ab Juni.

Text: Michael Meister  
Fotos: Werk

## Daten & Werte im Überblick

	Limousine	Variant
Motor	4 Zylinder Diesel	
Hubraum (ccm)	1.896	
Leistung (kW/PS/Umin)	77kW/105PS/4.000	
Max. Drehmoment (Nm/Umin)	250/1.900	
V-max(km/h)	193	190
0-100 km/h (s)	12,1	12,4
Normverbrauch(l/100km)	5,1	5,2
CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	136	137
Preis, ab	27.075.-	28.535.-