

VW Passat BlueMotion test:

Ud i det blå med grøn samvittighed

En af Europas mest solgte store mellemklassebiler er kommet i en miljøvenlig udgave. Det lover godt for miljøet og klimaet

Af Jesper Winther Andersen

Indrømmet – VW Passat BlueMotion var svær at aflevere igen. På den sidste tur i låneperioden tilbagelagde bilen og jeg strækningen fra Høsterkøb i Nordsjælland til SMC i Brøndby med en brændstofføkonomi på 22,9 km/l – og det efter en koldstart, kørsel på motorvej og den efterhånden helt obligate kø-kørsel, når man nærmer sig hovedstaden i myldretiden.

Forud for denne sidste tur var tilbagelagt 1.008 kilometer blandet kørsel med hovedvægt på motorvejskørsel. Og lad det være sagt straks: Der blev kørt til grænserne. Alligevel viste det samlede kørselsregnskab, at BlueMotion-udgaven præsterede et gennemsnit på 20,1 km/l. Det kan siges temmelig enkelt: VW Passat BlueMotion er forholdsvis svær at få til at køre under 20 km/l i gennemsnit. Og når man tænker på, at det er en af de mest solgte bilmodeller i Europa, så giver det nogle behagelige perspektiver for miljøet og klimaet. Her vil et eksempel være velanbragt: Ude i min carport holder en ældre Citroën med turbohjulpulpet benzinmotor. Pragtfuld, lynhurtig bil med mange fortræffelige kilometer bag sig og forhåbentlig foran sig. Men det ændrer ikke ved, at den er svær at piske op over 10 km/l. Til sammenligning kører Passat'en uden de store anstrengelser det dobbelte – vel at mærke på diesel og vel at mærke uden at give køb på hastighed og acceleration. Det mest tankevækkende er dog næsten, at VW har opnået de gode værdier uden egentlige krumspring. Man har, populært sagt, plukket de lavt-hængende frugter.

Ikke stor videnskab

VW har afskærmet undervognens komponenter med diverse paneler/spoilere, og frihøjden er sænket et par centimeter for at reducere luftmodstanden under bilen. BlueMotion-modellen kører desuden på lavfriktionsdæk med lidt højere lufttryk end normalt. Dertil kommer ændret motorstyring, der giver et mindre forbrug og god trækraft i de

lave omdrejninger i stedet for maksimal ydelse. Desuden er omdrejningstallet ved tomgang sænket, og der er foretaget andre mindre justeringer. Da luft- og rullemodstanden således er nedsat, har det været muligt at indføre en højere gearing på 3., 4. og 5. gear. Med disse modifikationer er det lykkedes at reducere forbruget med ca. 15 procent. Passat'en var i forvejen økonomisk, og i gennemsnit kører VW Passat BlueMotion 19,6 kilometer på hver liter diesel. I stationcar-udgaven, som MILJØ MAGASINET testede, er forbrugstallet 19,3 kilometer pr. liter.

Der er altså ikke tale om den store videnskab, og man kunne fristes til at spørge: Hvor svært kan det være? Spørgsmålet skal i så fald ikke stilles til VW, der jo har gjort en indsats, men til de bilproducenter, der stadig lader syv og fem være lige.

Nu er det jo almen viden, at man som hovedregel ikke får noget gratis, og det ligger lige for at spørge: Hvad koster det så at køre længere på literen? Egentlig er det forbløffende billigt. Den ekstra luft i dækkene og den reducerede frihøjde med afkortet fjedningsvej har gjort undervognen ret hård, og på dårlig vej mærker man klart ujævnhederne. Motorens lydbillede er desuden mere rå end i den almindelige 1,9 TDI, hvor motorstyringen blandt andet er justeret til at give mindst mulig støj. Sammenfattende er det dog kun på komfortsiden, der noteres små minusser. Det piller ikke ved indtrykket af, at det egentlig er utroligt, at så stor en bil kan bringes til at køre så langt på literen.

De grønne virksomheder

Passat BlueMotion er forsynet med en kørecomputer, hvor man for eksempel kan vælge at se det helt aktuelle forbrug eller gennemsnitsforbruget for en given strækning. Og kald mig bare Mads, men den aller vigtigste sparefaktor sidder bag rattet og med visuelle anvisninger på forbruget får man lyst til at gøre det endnu bedre. Der går sport i at spare! Desuden fortæller kørecomputeren, hvornår det er formålstjenligt at skifte gear. Følger man disse anvisninger, opnår man en endnu mere optimal udnyttelse af brændstoffet. Det samme gælder, hvis man slår den standardmonterede fart-pilot til. Det kan være en følelsessag, om man kan lide



VW Passat BlueMotion bærer på ingen måde præg af at være en skrabet sparebil. Tværtimod rækker kræfterne både til sikre overhalinger og en topfart over 190 km/t. Faktisk tankevækkende for en bil, der både er fin nok til erhvervsbilisten, rummer hele familien og er politisk korrekt nok til, at man kan prale med den som fartøj i firmaflåden



Normforbruget for blandet kørsel er angivet til 19,6 km/liter. De 19,6 svarer til 136 gram CO₂ pr. km, hvilket er ganske tæt på EU's kommende krav på 130 gram/km som gennemsnit for hver bilfabriks modelprogram

fart-piloter. Men det er en kendsgerning, at man ved for eksempel motorvejskørsel kan spare en del ved at undgå at speede op og ned, men lade piloten holde hastigheden konstant.

På én tankfuld kan Passat BlueMotion tilbagelægge en strækning på 1350 km. Det giver erhvervsbilisten et godt råderrum, og det gør det også mere tilgængeligt at shoppe billig diesel. Kører man 15.000 km årligt, er det kun nødvendigt at tanke op 11 gange i løbet af et år. Flere og flere danske virksomheder har et ønske om at være en grøn og/eller klimavenlig virksomhed. Da VW Passat i forvejen er en meget anvendt firmabil, vil det være oplagt næste gang at vælge en BlueMotion, hvis man vælger VW.

Det vil ligefrem kunne bruges i virksomhedens markedsføring og i profileringen af de kommuner, der har truffet beslutning om at lægge sig i front, når det gælder miljø og klima.

Mindre CO₂

Volkswagen forsker i bæredygtige brændstoffer, der skal muliggøre emissionsløs kørsel i fremtiden. Men her og nu må vi tage til takke med de teknologiske løsninger, der findes og løbende kommer på banen. I Passat BlueMotion er CO₂-udslippet reduceret markant. Samtlige TDI-motorer fra Volkswagen er udstyret med partikelfilter, men hertil kommer, at Passat BlueMotion har reduceret CO₂-udslippet med hhv. 15 og 19 g/km (sidstnævnte for Passat Vari-

ant). Det resulterer i et beskedent udslip på 136 g/km for Passat og 137 g/km for Passat Variant.

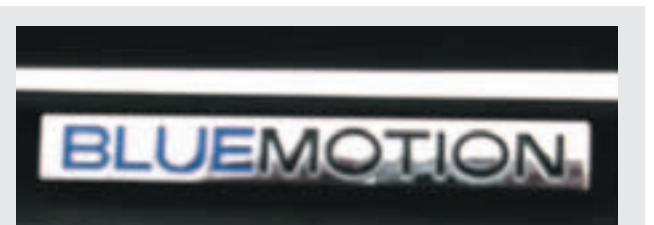
En overraskende sidegevinst er, at Passat BlueMotion har øget tophastigheden med 5 km/t.

Gennem ingeniørernes finjustering af BlueMotion-modellen har den forbedrede aerodynamik og optimerede udveksling i gearkassen den effekt, at Passat BlueMotion når en tophastighed på 193 km/t og Passat Variant BlueMotion præsterer 190 km/t. Modifikationerne har desuden bevirket, at vindmodstanden er reduceret med 12, 2 procent, hhv. 12,5 procent for Passat Variant.

Passat BlueMotion har fået sænket undervognen 15 mm foran og 8 mm bag, og det er ikke gjort for at få den til at se godt ud, men for at reducere vindmodstanden. For at få

mindst mulig friktion er Passat BlueMotion udstyret med („Best-in-Class-Energy-dæk“) 205/55 R16 91H dæk, og lufttrykket er øget med 0,4 bar. Fra udviklingen til produktion og fra drift til genanvendelse engagerer Volkswagen sig i miljøet. I mange år har udviklingsafdelingen hos Volkswagen arbejdet med alternative brændstoffer og miljørigtige biler. Miljø er derfor ikke et nyt tema hos Volkswagen, hvilket BlueMotion-modellerne, der også nu omfatter Golf, vidner om.

Netop i dag, hvor benzinprisen har passeret 11 kr. pr. liter, har jeg grebet mig selv i at være ekstra ærgerlig over at have afleveret BlueMotion-modellen. Jeg har endda skulet lidt vredt til den gamle Citroën, som jeg ellers omfatter med varme følelser!



Pris:	367.796 kr./388.298 kr. (stationcar)
Årlig ejeravgift:	3.220 kr.
Præstationer og forbrug:	Topfart: 195 km/t
0-100 km/t:	12,4 sek.
Forbrug EU-mix:	19,6 km/l
Motor:	Ydelse: 77 kW/105 hk
Moment:	250 Nm fra 1900 omdr./min
Opbygning:	
Vægt:	1.400 kg.
Bagagerum:	565/1.731 ltr.
Standardudstyr bl.a.:	6 airbags, elektronisk stabilitetskontrol ESC, halvautomatisk aircondition, kørecomputer og fartpilot