

## Pressepräsentation Volkswagen Eco-Up: Das Drei-Euro-Auto

Von Jens Riedel

**Vom Ein-Liter-Auto, wie es als Konzeptfahrzeug bereits präsentiert wurde, ist Volkswagen in der Serie noch weit entfernt. Dafür kommt jetzt aus Wolfsburg schon einmal das Drei-Euro-Auto. Mit diesem Betrag kommt der neue Eco-Up zumindest im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) rund 100 Kilometer weit. Das Rezept: Erdgas. Der Lohn: Für die 79 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer gab es vom alternativen Verkehrsclub Deutschland bereits vor dem jetzigen Marktstart schon den Spitzenplatz in der VCD-Umweltliste.**

Seit zehn Jahren setzt Volkswagen auf Erdgasantrieb. Den Anfang machte der Golf IV Variant Bifuel, bei dem das Serienmodell einfach entsprechend aufgerüstet wurde. Das glich noch ein wenig einer Notlösung. Nach Caddy und Touran kam dann mit dem Passat 1.4 TSI Ecofuel vor drei Jahren der erste Erdgas-Turbomotor, der den alternativen Antrieb endlich aus dem Leistungstief holte. Und mit dem modularen Querbaukasten und dem Up bietet VW nun eine komplett in die bestehende Fahrzeugarchitektur integrierte Lösung an. Der bekannte 1,0-Liter-Dreizylinder liegt mit 50 kW / 68 PS in der Mitte der beiden angebotenen Benzinvarianten (60 PS und 75 PS). Der Motor wurde auf die Erfordernisse des Kraftstoffs CNG (Compressed Natural Gas) angepasst, Unter anderem hat der Eco-Up eine etwas höhere Verdichtung und andere Zündkerzen sowie Modifikationen an den Ventilen und der Nockenwelle.

Ein Kilogramm Erdgas kostet derzeit im Schnitt rund 1,05 Cent. Bis zu 380 Kilometer weit kommt der Eco-Up nach EU-Norm mit seinen elf Kilogramm CNG. Weitere 220 Kilometer schafft er dann im Notfall noch mit Benzin. Wir kamen bei einer kleinen Testrunde im Münchener Umland auf Landstraßen mit teilweise heruntergesetztem Tempolimit auf einen Verbrauch von 3,6 Kilogramm auf 100 Kilometer (laut Bordcomputer). Das entspricht einem Benzinäquivalent von rund 5,5 Litern. Dabei zeichnete sich der kleine Motor naturgemäß nicht durch besonderes Temperament aus. Die Elastizität des Eco-Up geht dennoch in Ordnung. Ab etwa 55 bis 60 km/h kann

getrost der fünfte (und letzte Gang) eingelegt werden. Zügige Überholmanöver auf der Landstraße erfordern hingegen weites Herunterschalten und hohe Drehzahlen.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt etwas über der der 60-PS-Version, bei der Beschleunigung von null auf 100 km/h und der Elastizität zwischen 80 und 120 km/h kostet das Erdgas jeweils zwei Sekunden. Das ist nicht zuletzt dem etwas niedrigen Drehmoment und den gut 100 Kilogramm Mehrgewicht geschuldet. Im Vergleich zum Benziner läuft der Motor aber aufgrund der sauberen Verbrennung deutlich leiser und spürbar ruhiger. Und unterbietet den Kohlendioxidausstoß des sparsamsten Up-Benziners um immerhin 16 Gramm pro Kilometer. Erst über 100 km/h wird der typische Dreizylindersound etwas stärker wahrnehmbar.

Der Eco-Up ist mit zwei Erdgastanks ausgerüstet. Der eine befindet sich in der Reserveradmulde, was das Kofferraumvolumen um knapp 40 Liter schmälert. Der zweite befindet sich dort, wo üblicherweise der Benzintank liegt. Von dem sind nur noch zehn Liter Fassungsvermögen als eiserne Reserve übrig, denn mit derzeit etwas über 900 Erdgastankstationen ist das Versorgungsnetz noch nicht ganz so dicht, wie sich das Volkswagen und Energieversorger wünschen.

VW will in Zukunft dennoch noch stärker auf Erdgas setzen und kündigt für den Sommer 2013 auch einen CNG-Golf an. Der soll es auf 81 kW / 110 PS und 94 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer bringen. Die Wolfsburger wissen aber auch, dass die CO<sub>2</sub>-Reduktion am Auspuff nur die halbe Miete ist. Klimaneutrale Mobilität setzt nachhaltige Energiegewinnung voraus. Hier arbeitet der Konzern mit mehreren Partnern zusammen. Das Gebot der Stunde heißt aktuell Biomethan, das aus nicht verwerteten Reststoffen der Getreideernte oder der Holzgewinnung erzeugt wird. Damit wird zumindest die Konkurrenz zur Nahrungskette vermieden. Gleichwohl steht die Gasgewinnung beispielsweise aus Stroh noch gegen eine alternative Nutzung der Biomasse, wie zum Beispiel die Verbrennung zur Wärmenutzung. Ziel ist daher unter anderem so genanntes Windgas. Dabei wird überschüssige regenerative Energie zur Herstellung von Wasserstoff genutzt, der dann mit Hilfe von CO<sub>2</sub> „methanisiert“ wird. Konzerntochter Audi baut bereits im emsländischen Werlte eine Pilotanlage, die nächstes Jahr in Betrieb gehen und „Audi E-Gas“ produzieren soll.

2575 Euro kostet der kleine Erdgas-VW mehr als ein mit Blue-Motion-Technology ausgestatteter Up mit 60 PS und 95 Gramm Kohlendioxidausstoß. Die Mehrausgabe wäre nach etwa 55 000 Kilometern wieder eingefahren. Nach wie vor bieten aber viele Versorger Tankgutscheine oder Rabatte beim Kauf eines Erdgasautos an. Bei 500 Euro amortisieren sich die Kosten zum Beispiel, schon nach etwas über 40 000 Kilometern.

(ampnet/jri)

## Daten Volkswagen Eco-Up

Länge x Breite x Höhe (m): 3,54 x 1,64 x 1,48

Motor: Dreizylinder, 999 ccm

Leistung: 50 kW / 68 PS bei 6200 U/min

Max. Drehmoment: 90 Nm bei 3000 U/min

Durchschnittsverbrauch (nach EU-Norm): 2,9 kg CNG

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 79 g/km (Euro 5)

Höchstgeschwindigkeit: 164 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 16,3 Sek.

Leergewicht/Zuladung: 1031 kg/414 kg

Kofferraumvolumen: 213 - 913 Liter

Wendekreis: 9,8 m

Basispreis: 12 950 Euro

Bilder zum Artikel:



Volkswagen Eco-Up.



Volkswagen Eco-Up.



Volkswagen Eco-Up.



Volkswagen Eco-Up.



Volkswagen Eco-Up.

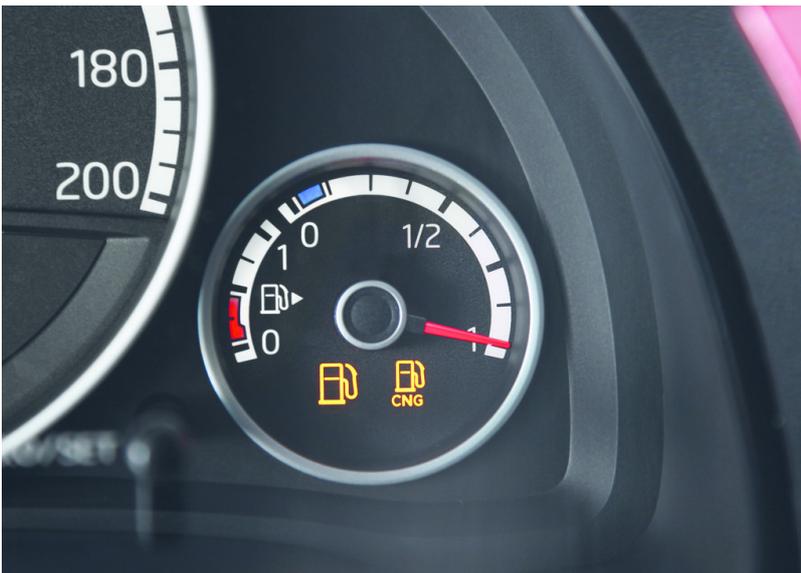


Volkswagen Eco-Up.

Volkswagen Eco-Up.



Volkswagen Eco-Up.



Volkswagen Eco-Up.

Volkswagen Eco-Up.



Motor des Volkswagen Eco-Up.  
Motor des Volkswagen Eco-Up.

