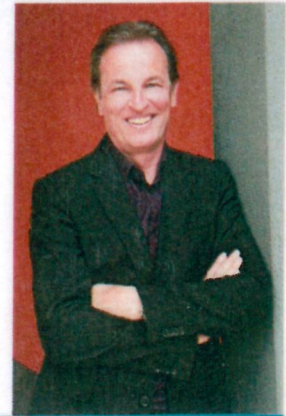


ES GEHT DOCH!

AUTO ZEITUNG testete als erstes Fachmagazin exklusiv die neue Software für die vom Diesel-Skandal betroffenen VW Passat. Das Ergebnis übertraf alle Erwartungen



Volker Koerdit, Chefredakteur

Endlich mal wieder gute Nachrichten aus Wolfsburg. Der vom Abgas-Skandal gebeutelte VW-Konzern hat monatelang nur Prügel einstecken müssen – obwohl längst bekannt ist, dass der VW-Konzern nicht der einzige Hersteller ist, der getrickst hat. Die Wolfsburger Ingenieure arbeiten nun unter Hochdruck daran, alle betroffenen Fahrzeuge technisch umzurüsten. Für Passat, CC und Eos hat das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) vor einigen Tagen die von Volkswagen vorgeschlagenen technischen Lösungen freigegeben. Mehr als 800.000 Fahrzeuge werden jetzt so schnell wie möglich in die Werkstätten gerufen und deren Fahrzeughalter angeschrieben.

AUTO ZEITUNG testete zusammen mit dem renommierten Prüflabor Fakt mit Sitz im schwäbischen Heimertingen zwei VW Passat 2.0 TDI mit 140 PS und manuellem Getriebe. Ein Fahrzeug stammte von VW, das andere hatte die Redaktion von einem Gebrauchtwagenhändler gemietet, um als erstes Fachmagazin ein „neutrales“ Vergleichsfahrzeug zu prüfen. Im aufwändigen Test wurden alle für den Kunden relevanten Parameter wie Verbrauch, Stickoxidausstoß (NO_x), Drehmomentverlauf, Beschleunigung und Geräuschentwicklung ermittelt. Vor dem Test wurden alle Messgeräte sorgfältig überprüft und Fahrstrecke sowie Zyklus festgelegt. Eine Messfahrt dauerte allein bis zu vier Stunden. Obwohl die beiden Testfahrzeuge unterschiedliche Werte erzielten – das von VW mitgebrachte Fahrzeug schnitt bei allen Messungen leicht schlechter ab –, haben die Volkswagen-Ingenieure ganze Arbeit geleistet. Beim Beschleunigen und beim Durchzug waren mit der neuen

aufgespielten Software gegenüber der alten keine nennenswerten Veränderungen zu spüren. Hier herrschte also Gleichstand, die kleinen Differenzen waren den Messtoleranzen zuzuschreiben. Beim Verbrauch dagegen staunten die Tester nicht schlecht: Eines der Testfahrzeuge zeigte sich mit der neuen Software um 0,7 Liter pro 100 Kilometer sparsamer. Auch das zweite verbrauchte einen halben Liter weniger als mit der alten Software. Ehrlicherweise hatte keiner der Tester damit gerechnet, dass die Passat-Modelle nun deutlich sparsamer geworden sind. Beim CO₂-Ausstoß waren die geprüften Fahrzeuge also jetzt umweltfreundlicher als zuvor.

Auch bei der PEMS-Messung, bei der wir den Stickoxidausstoß im Fahrbetrieb testeten, zeigten sich die beiden Wolfsburger von der sauberen Seite. Der NO_x-Ausstoß sank beim ersten um zwölf, beim zweiten Fahrzeug sogar um 30 Prozent. Damit wurden die für den Passat mit Euro-5-Abgasnorm vorgeschriebenen Werte von 180 g NO_x deutlich unterschritten. Zwischen den Triebwerken mit neuer und alter Software war zudem kein Geräuschunterschied feststellbar, beispielsweise durch einen möglicherweise befürchteten raueren Motorlauf. Das Testergebnis ist nicht nur für VW, sondern auch für die Passat-Kunden eine erfreuliche Botschaft. Der Konzern hat es also endlich geschafft, die Autos umzurüsten. Die Kunden haben jetzt sogar noch den Vorteil, dass ihre Fahrzeuge sauberer und sparsamer sind, was letztlich auch den Geldbeutel schont. Und die Befürchtungen mancher Besitzer, dass die Restwerte ihrer Autos leiden könnten, sind damit unbegründet. Volkswagen scheint nun endlich aus der Krise herauszufahren und das Vertrauen der Kunden wiederzugewinnen (Test ab Seite 56).

Fotos: Daniela Loof (1), Jürgen Zerna (2)



Im Prüflabor Fakt wurden auf dem Prüfstand Leistung und Drehmoment gemessen



Der Stickoxidausstoß wurde im Fahrbetrieb mit PEMS-Messgeräten ermittelt