

Biltest: VW Passat Ecofuel



Gasdrivna Passat är Miljöbästa Bil för tredje året i rad, utsedd av fyra jurygrupper. Biltidningarna håller med. Konsumenterna likaså – detta är Sveriges mest sålda gasbil genom tiderna. Vi ger dem alla rätt – detta är en utmärkt bil.

Gas från början

Bakom den evinnerliga försäljningsettan Volvo V70 har Passat seglat upp som Sveriges näst mest sålda bil, och har nyligen förändrats på så många punkter att Volkswagen påstår att det är en helt ny modell.

En orsak till Passats framgångar är att den passar alla. Den sticker inte ut, är inte tillkämpat trendriktig utan en förbättring på snart sagt alla punkter av den förra, framgångsrika modellen. Nya Passat finns från början också som gasversion, vilket berättar att gasdriften inte är påklistrad utan integrerad i bilen. Till skillnad mot så många andra gasbilar, är prestanda bäst på gas, och bilen energiefektivast när den körs på gas. Gastankarna ligger under golvet och inkräktar nästan inte alls på bagageutrymmet. Mätaren för hur mycket gas det finns kvar ser likadan ut som den för bensin. Ingenstans finns känslan av efterhandskonstruktion, som hos Volvos eller Fiats gasbilar.

Volkswagen Passat TSI 150 Ecofuel Masters

Drivmedel: Gas/bensin

Pris: 296 000 kr

Miljöpåverkan: Certifierad för 119/158 g CO₂/km vid gas/bensindrift, 22 g CO₂/km vid biogasdrift (tillverkarens uppgift)

Bränsleförbrukning: 6,7 Nm³/100km (gas), 6,8 l/100 km (bensin)

Växellåda: Sexväxlad manuell eller sjuväxlad DSG.

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-Ncap. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar, dubbla krockkuddar fram och krockgardin standard, krockkuddar bak extra.

Motor: 1,4 liter, turbo och kompressor, 150 hk vid 5 500 r/m, vridmoment 220 Nm vid 1500-4000 r/m
Mått: L 477 cm, B 182 cm, H 148 cm, axelavstånd 271 cm

Vikt: Tjänstevikt 1 626 kg, maxlast 524 kg, släp 1 500 kg, bagage 523/1651 l

Tankvolym: 21 kg gas, bensintank 31 l, räckvidd 490 km på gas, 460 km på bensin

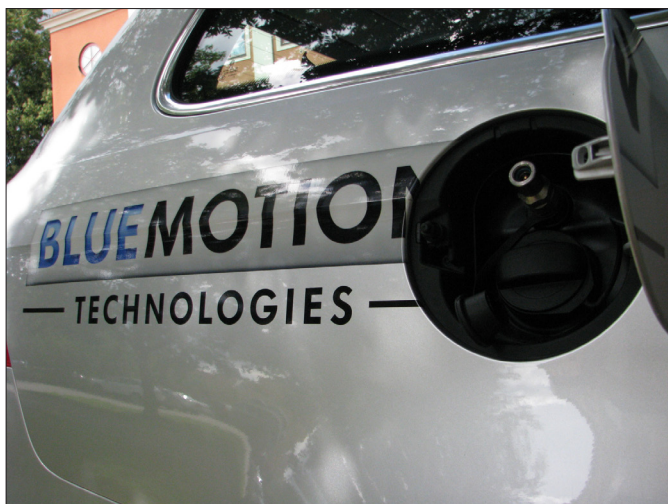
Prestanda: 0-100: 10 sek, toppfart 212 km/h

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad i fem år, 40 % reducerat förmånsvärde, gratis parkering i 30-talet kommuner.

Förmånsvärde: 1 229 kr/mån

Garantier: Nybil 2 års, vagnskade 3 år, lack 3 år, genomrostning 12 år.

Volkswagens gasmotor är det kanske bästa exemplet på downsizing, på bara 1,4 liter men med både kompressor och turbo. Det ger bra tryck när man behöver det, låg förbrukning när det är prioriterat. Samma motor men något annorlunda kalibrerad finns också i etanolutförande, vilket gör det extra synd att gasversionen inte kan köras på E85 när man inte hittar någon gasmack.



Gas-Passaten har mest sålts med automatisk DSG-låda, men taxi och andra som kör långt har haft en del ras. Den sexväxlade manuelle lådan vi kör funkade utmärkt, med lagom avstånd mellan växlar och en välkalibrerad växlingsindikator som hjälper en att hålla rätt växel.

De första sekunderna går bilen på bensin, sen går den alltid automatiskt på gas om det finns någon. Övergången till och från bensin sker omärkligt och påverkar inte prestanda.

Vi kommer ungefär 35 mil per gastank, med en snittförbrukning på drygt 6 NM3 per 100 km, eller 5.4 kg som Volkswagen envisas med att ange förbrukningen i. Det är snålt, men ganska långt ifrån de officiella värdena.

Sträckan vi körde på bensin var för kort för att ge någon riktig snittförbrukning, men vid jämn fart 90 km/h förbrukade den fullastade bilen 0,65 liter milen vilket inte är imponerande snålt.

Volkswagen kallar gas-Passaten för Blue Motion, men det mesta av den snålutrustning det förknippas med saknas. Bilen är inte sänkt, har inte särskilt lättrullande däck, inte en särskilt hög utväxling,

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.

inte stopp-start-system eller bromskraftåterföring. Det hade varit särskilt välkommet på gasbilen, där varje mils extra räckvidd betyder mindre oro för att inte hitta en gasmack i tid.

Tyst, ljust och bekvämt

Passat går väldigt tyst, det är knappt man hör motorn och de enda ljuden kommer från däcken mot vägbanan om asfalten är grov. Man sitter bekvämt, stolen har ett elektriskt inställbart svankstöd medan man däremot får skjuta den fram och bak manuellt – lika bra, eftersom eldriften tar sån tid. Nackstöden ställs in också i djupled, unikt och skönt för långfärd. Ratten är ställbar i alla led och alla spakar sitter där man tänker sig. Körningen blir extra vilsam med regnsensor som slår på vindrutetorkaren när det behövs.

Inredningen är ljus, särskilt om man väljer till det stora, öppningsbara glastaket som sträcker sig över baksätet (finns bara för kombi). Men sjoken av tråkig mörk plast är stora och förvaringsutrymmena inte särskilt smarta – i de enklare versionerna är inte ens fack på baksidan av framsätena standard. Några detaljmissar stör också, som att det finns en liten glipa mellan vindrutans insida och instrumentpanelen, där p-biljetter fastnar så att de inte syns för p-vakterna och så att man måste fiska ut dem med kniv.



I baksätet ryms tre personer enkelt utan vidare, och passagerarna tackar Volkswagen för att de inte fallit för designtrenden med högt uppdragna sidorutor utan får god utsikt. Däremot är det svagt att också de dyra versionerna med avancerad luftkon-

ditionering fram inte låter baksätesspassagerarna välja vilken temperatur de vill ha.

Passatförsäljningen domineras av Variant, Volkswagenspråk för kombi. Passatens uppräta form ger ett mycket stort och helt regelbundet bagageutrymme, som nås via en stor baklucka som dessutom går långt ner så att lasthöjden blir liten. Extrautrymmet under golvet tas upp av gastankarna, men i övrigt är utrymmet det samma som i de andra kombivarianterna, också när baksätet delas eller fälls. Som tillval har Passaten också en integrerad dragkrok som fälls ut med en knapp i bakluckan och ett enkelt handgrepp, med möjlighet att dra upp till 1,5 ton. Märkligt nog köps kroken i paket med CD-växlare; hur tänkte VW?

Säker som få

Nya Passat har fått toppbetyg i Euro NCAPs krocktest, inklusive högt skydd mot whiplash vilket Volkswagen tidigare inte varit så bra på. Fotgängarbetyget är dock inte så bra, vilket är särskilt synd eftersom många gas-Passat går som taxi i innerstaden.

Det finns mycket säkerhetsutrustning till Passat; Lane Assist hjälper att hålla kursen, Side Assist håller reda på om det finns bilar i döda vinkeln, City Emergency Brake bromsar automatiskt för hinder upp till 30 km/h och adaptiv farthållare håller automatiskt avståndet till bilen framför. Men även i dyra Masters-utförandet är allt detta extra, inte ens sidokrockkuddar bak är standard. Det enda som ingår är trötthetsvarnare som upptäcker när man börjar bli trött och ger signal att det är dags att ta en paus, men vi är aldrig tillräckligt trötta för att få den att reagera.

Många tror sig behöva fyrhjulsdraft, och det är synd att Volkswagen bara erbjuder detta i kombination med diesel.

Gasen och plånboken

För den som har förmånsbil är gasbilen mycket lönsam till och med 2013, eftersom förmånsvärdet är nedsatt 40 % och dessutom jämkas med närmast

motsvarande bensinbil. Vad som händer därefter vet man inte, men en teknikneutral beskattning som utgår ifrån bilens faktiska klimatpåverkan skulle vara ännu mer gynnsamt för gasbilen.

För privatbilisten är nästan 300 000 kr mycket, inte minst som Passaten inte känns det minsta lyxig – vi kör Volvo V70 parallellt och den är mycket mer ombonad. Det är också drygt 30 000 kr mer än den likaledes miljöbilsklassade dieseln i 140 hk-utförande. 10 000 kr för att få Variant istället för sedanen är klart värt det, däremot sparar vi de 20 000 kr extra som DSG-lådan kostar. Ganska kläna garantier driver upp driftskostnaderna, som å andra sidan minskas av Passatens utmärkta andrahandsvärde, och inte minst att man kör billigt på gas.

Miljöbästa Bil? Absolut. Inte utan missar, men sammantaget är det ändå en av de absolut bästa bilarna på marknaden. Där gasmackarna finns och funkar är detta ett givet val.



Vi gillar

- Gasdrift
- Komfort
- Bagageutrymme
- Prestanda
- Säkerhet

Vi ogillar

- Kläna garantier
- Detaljmissar
- Brist på utrustning för lägre förbrukning
- Varför inte också etanoldrift?

Överväg också

- Volkswagen Touran Ecofuel, VW Passat Blue Motion diesel eller etanol, Volvo V70 snåldiesel, etanol eller gas.



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Augusti 2011

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.