

eine technische Herausforderung, die zu lösen jede Menge Know-how erfordert. Um Euro 5 zu erfüllen, müssen wesentlich intensivere Abstimmungen schon allein im Motorsteuergerät vorgenommen werden. Das Gassteuergerät diesen Erfordernissen noch einmal anzupassen, erfordert nicht nur viel Zeit auf den Motorenprüfständen, sondern auch ein Gassteuergerät auf dem neuesten Stand der Technik.

Natürlich mit Werksgarantie auf LPG

Dass sich VW dieser Herausforderung gestellt hat, zeigt deutlich, dass man auch zukünftig weiterhin auf den Alternativkraftstoff Autogas setzt. Dazu Peter Weisheit, bei VW zuständig für die Kommunikation in Sachen Technologie: „Es handelt sich um einen VW mit einer umfangreichen Garantie und nicht um ein Produkt von vielen verschiedenen Zulieferern.“ Das ist letztlich auch einer der Gründe, warum sich viele Kunden für ein LPG-Fahrzeug „ab Werk“ entscheiden. Der Kunde erhält auf das Gesamtfahrzeug inklusive aller Gas-Komponenten die volle Gewährleistung.

Die werksseitige Lösung für den neuen Polo BiFuel hat jedoch weitere Vorteile gegenüber nachgerüsteten Anlagen: So verfügt das Fahrzeug über einen gasfesten Motor mit gehärteten Ventilen und Ventilsitzen und wurde aufwendigen Dauertests unterzogen. Darüber hinaus ist der neue Polo BiFuel mit Gastank crasherprobt und damit sehr sicher. Doch nicht nur die Sicherheit zählt: Der neue 60 kW / 82 PS starke 1,6 Liter-Vierzylinder (EU 5) begnügt sich mit durchschnittlich 7,6 Liter Autogas auf 100 Kilometer (123 g/km CO₂). Dies ist eine Reduktion



Tankanzeige für Autogas und Benzin sowie die neue Verbrauchsanzeige auch für Autogas im Kombiinstrument sind perfekt integriert. Das ist OEM-Standard.

der CO₂-Emissionen von über elf Prozent im Vergleich zum Benzin-Betrieb, dort benötigt der Polo gerade einmal 6,0 Liter Super (139 g/km CO₂). Die Gesamtreichweite im Gas- und Benzinbetrieb liegt je nach Fahrzeug bei 1.400 Kilometern.

Auch der Golf BiFuel und der Golf Plus BiFuel sind inzwischen auf die neue Abgasnorm Euro 5 abgestimmt und stehen in ähnlicher technischer Ausstattung zum Verkauf bereit. Damit ist VW einer der ersten Hersteller, der nach Einführung der neuen Abgasnorm seine LPG-Modellpalette wieder komplettiert hat. *Wolfgang Kröger*

Euro-5-Motoren von Volvo jetzt umrüstbar

Komfort-SUV Volvo XC 60 mit Autogas bietet Langstreckenqualitäten

Schon traditionell verbindet man den Namen Volvo mit aktiver und passiver Sicherheit. Das gilt auch für den XC 60, den Schweden-SUV, der selbst auf langen Strecken Limousinenkomfort liefert und dank der leicht erhöhten Sitzposition dafür sorgt, dass der Fahrer nie den Überblick verliert. Dem nimmt bewährte Volvo-Technik alles ab, was vom eigent-



Eine imposante Erscheinung: Mit dem chicen XC 60 macht man von Genf bis Hamburg eine gute Figur.

lichen Fahren ablenkt: ein lasersensorisch gesteuertes City-Safety-System bremst bis 30 km/h automatisch, wenn sich ein Fußgänger in den Weg stellt, Spurhalteassistent sowie ein Geschwindigkeits- und Abstandsregelsystem sollen ebenso wie die Kameraüberwachung für den toten Winkel auf den Autobahnen für zusätzliche Sicherheit sorgen. Und bei widrigen Straßenverhältnissen lässt sich per Knopfdruck der Allradantrieb zuschalten.

So gerüstet ist der 2,9-Liter Benziner in Verbindung mit der 6-Stufen-Geartronic eigentlich das ideale Fahrzeug, um lange Strecken relativ ermüdungsfrei zu überwinden. Wer jedoch die harmonisch abgestimmte Benzinvariante wählt, hat noch wesentlich mehr Potenzial, sich entspannt in der bequemen, meist lederbespannten Volvo-Bestuhlung zurückzulehnen: Es gibt selbst die Euro-5-Variante mittlerweile mit Autogas. Der sehr umtriebige Lovato-Generalimporteur ecoengines hat die Volvo-Baureihe entsprechend homologiert und bereits erste Fahrzeuge umgerüstet.



Gasanlagen-Einbau in Erstausrüsterqualität: Lovato-Gasanlage mit Additivkit P 1000 mit Volvo XC 60 sorgt für umweltfreundliche Mobilität und ein langes Motorleben.

Verbrauchsgünstiger langer sechster Gang

Dabei ist der XC 60, insbesondere in der Automatikversion, für den Langstreckenverkehr geradezu prädestiniert, ebenso wie die Limousinen. Der ausgesprochen lang übersetzte sechste Gang der butterweich schaltenden Geartronic senkt das Drehzahlniveau bei hohen Geschwindigkeiten erheblich und bringt den SUV selbst bei hohen Geschwindigkeiten in einen für den LPG-Betrieb besonders günstigen Fahrzustand von 3.500 bis 4.000 Umdrehungen. Zwölf bis 13 Liter Autogas auf 100 Kilometer fließen dann maximal durch den Verdampfer. Das sind, je nach der Höhe des tagesaktuellen Preises gut neun Euro. Da kann selbst die Dieselsonne des XC 60 nicht mithalten. Damit der ohnehin solide Volvo-Motor das Gas schadlos verträgt, spendierte man ihm ein Additivkit mit abgestimmtem Additiv. Eine entsprechende Versicherung für gasbedingte Schäden und Motorfolgeschäden sorgt dafür, dass der Kunde auch weiterhin über seine Garantie in dem Umfang verfügt, wie auch Volvo sie gewährt.

Speziell für Volvo entwickelt

Ecoengines-Marketingleiter Günter Klaiber ist mit dem Komplettangebot zufrieden: „Die XC 60 Lösung, die fast auf die gesamte Volvo-

Baureihe übertragbar ist, wurde mit speziellen Lösungen volvospezifisch angepasst, um den Besonderheiten des Motors Rechnung zu tragen, selbst in kälteren Regionen. Insbesondere bei der Anpassung des Tanks bietet der XC 60 einige Möglichkeiten, um einen großen Tank im Fahrzeugheck unterzubringen, ohne das merklich viel Laderaumvolumen verloren geht.“ Da das Fahrzeug der Abgasnorm Euro 5 entsprechend der ECE 115 homologiert wurde, hofft der Lovato-Generalimporteur auch auf vermehrte Anfragen aus der Schweiz, denn dort erfreut sich der XC 60 großer Beliebtheit und kann zudem mit der entsprechenden Homologation vereinfacht in den Verkehr gebracht werden. Einer der ersten, die schon Gefallen an der Lösung gefunden haben, ist Pendler Stefan Theiler, der in Oldenburg arbeitet, aber in der Schweiz wohnt.

Erstes Exemplar ging in die Schweiz

Der „Langstreckenpendler“ und Geschäftsführer des Autogas-Versorgers Vitogaz in Deutschland verbringt naturgemäß viel Zeit auf dem Weg von der Schweiz nach Norddeutschland im Fahrzeug. Darum weist er die Qualitäten des SUV entsprechend zu schätzen. „Ich bin überrascht, wie gut das Fahrzeug auf Autogas läuft. Man merkt den Unterschied nur an der Tankstelle dahingehend, dass man weniger zahlt.“ Und da man in Deutschland selbst an den Autobahnen problemlos LPG tanken kann, bestärken ihn Fahrzeug und die Tankstellenstruktur in Deutschland darin, dass auch seine Kollegen von der schweizer Zentrale in Cornaux ihr LPG-Tankstellennetz weiter mit Volldampf ausbauen müssen. Stefan Theiler: „Ich habe da vollstes Vertrauen in meine Kollegen.“

Wolfgang Kröger



Der erste Volvo XC 60 mit Lovato-Autogasanlage ging in die Schweiz.