

TEST & TECHNIK

Passat GT G60



Jetzt gibt es einen wahren Super-Passat: Mit 160 PS aus dem G-Lader-Motor, Allradantrieb und elektronischer Differentialsperre

High-Tech fürs Volk

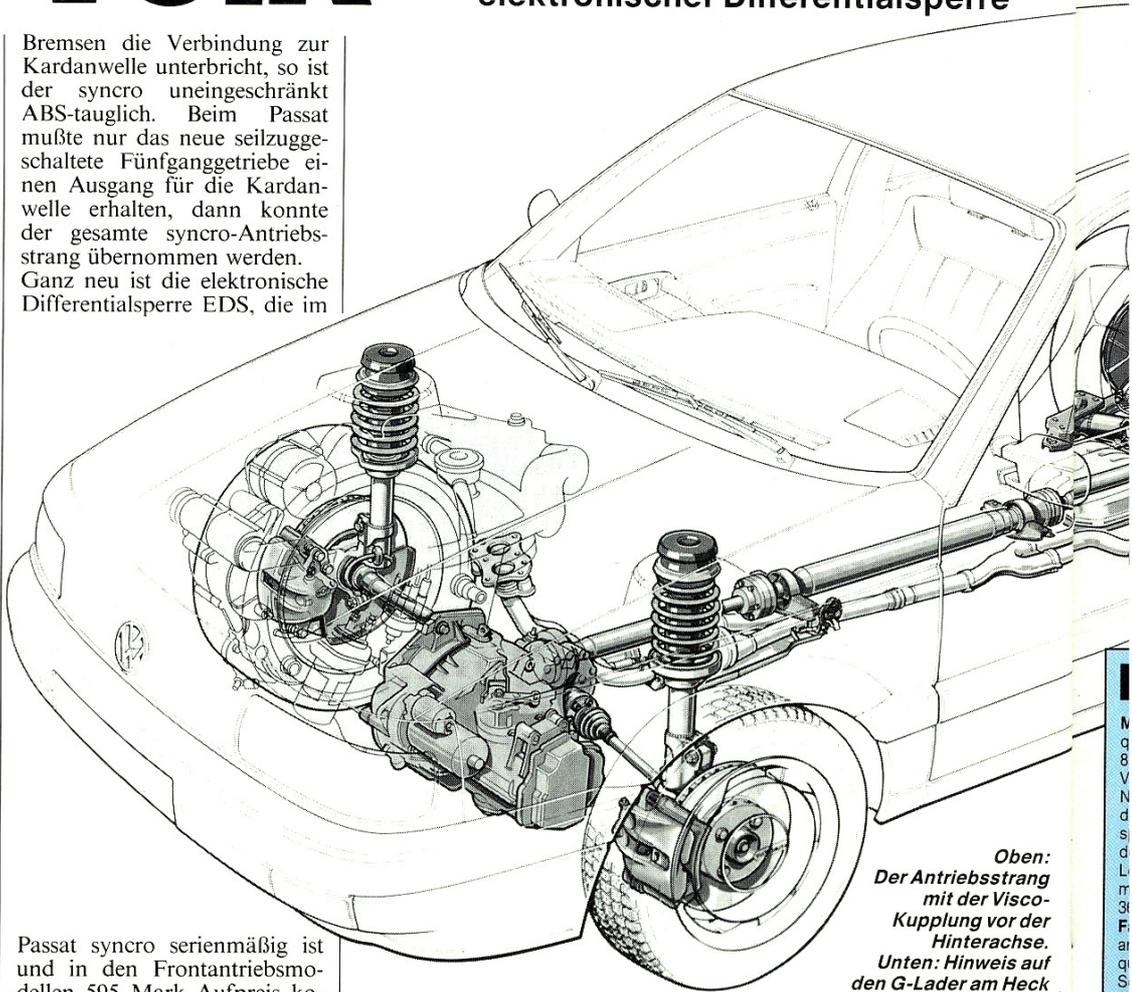
Alles, was zur Zeit in Wolfsburg an moderner Technik verfügbar ist – und dazu noch eine neue elektronische Differentialsperre (EDS) – wurde dem neuen Passat G60 mit auf den Weg gegeben. Wir finden im Super-Passat den 160 PS-Motor mit G-Lader aus dem Corrado, den variablen Allradantrieb syncro mit Visco-Kupplung und Freilauf, ein Antiblockiersystem und das schon erwähnte EDS – wer wagt es jetzt noch, den Passat einen Biedermann zu nennen bei soviel High-Tech fürs Volk?

Dem Passat kommt zugute, daß Volkswagen ein gut funktionierendes Baukastensystem hat. So konnte der im Golf bereits bewährte syncro-Allradantrieb ohne großen Aufwand übernommen werden. Die Achsen sind im wesentlichen baugleich, die Visco-Kupplung an der Hinterachse ist sogar identisch (sie wird mit den 160 PS ja auch im Rallye Golf fertig). Das Prinzip des syncro-Allradantriebs noch mal in Kürze: Das Getriebe treibt direkt die Vorderräder an wie beim normalen Fronttriebler. Vom Getriebe wird eine Kardanwelle zur Hinterachse abgezweigt, die am Eingang zum Hinterachsdifferential die Visco-Kupplung trägt. Im Normalfall treibt der syncro die Vorderräder an, nur bei Drehzahlunterschieden (durchdrehende Vorderäder) packt die Visco-Kupplung zu und leitet die Kraft an die Hinterachse. Im Extremfall kann der Antrieb ausschließlich über die Hinterräder erfolgen, der syncro-Antrieb hat eine variable Kraftverteilung, die den Kraftfluß selbsttätig von 100 Prozent vorn bis 100 Prozent hinten regelt. Die Hinterachse verfügt über einen Freilauf, der beim

Bremsen die Verbindung zur Kardanwelle unterbricht, so ist der syncro uneingeschränkt ABS-tauglich. Beim Passat mußte nur das neue seilzuggeschaltete Fünfganggetriebe einen Ausgang für die Kardanwelle erhalten, dann konnte der gesamte syncro-Antriebsstrang übernommen werden. Ganz neu ist die elektronische Differentialsperre EDS, die im

Passat syncro serienmäßig ist und in den Frontantriebsmodellen 595 Mark Aufpreis kostet. Sie bremst Radschlupf an der Vorderachse ab, indem sie die ABS-Bauteile nutzt. Die Sensoren melden das Durchdrehen, und das betroffene Rad wird abgebremst, bis keine Drehzahldifferenz mehr besteht (das ABS funktioniert ja genau umgekehrt: Blockiert ein Rad, nimmt die Elektronik den Bremsdruck zurück, bis sich das Rad wieder dreht). Deshalb wird EDS nur in Verbindung mit ABS geliefert.

Theoretisch ist der Passat mit seinen 160 PS ordentlich bei Kräften. Der G-Lader hat ein maximales Drehmoment von 225 Newtonmeter bei 3 600 Umdrehungen, die Höchstleistung steht bei 5 600 Umdrehungen zur Verfügung. Wer nun aber glaubt, ein besonders flinkes Mobil zu fahren, der täuscht sich. VW gibt eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 9,6 Sekunden an (für den Variant in 9,8), die Höchst-



Oben: Der Antriebsstrang mit der Visco-Kupplung vor der Hinterachse.
Unten: Hinweis auf den G-Lader am Heck



Fotos: rallye racing (2), Harald Prüssmann

M
q
8
V
N
d
L
m
G
F
a
r
q
S
h
s
m
R
K
r
a
F
i
t
r
e
F
i
k
B
i
n
V
—
bl
Pr
45

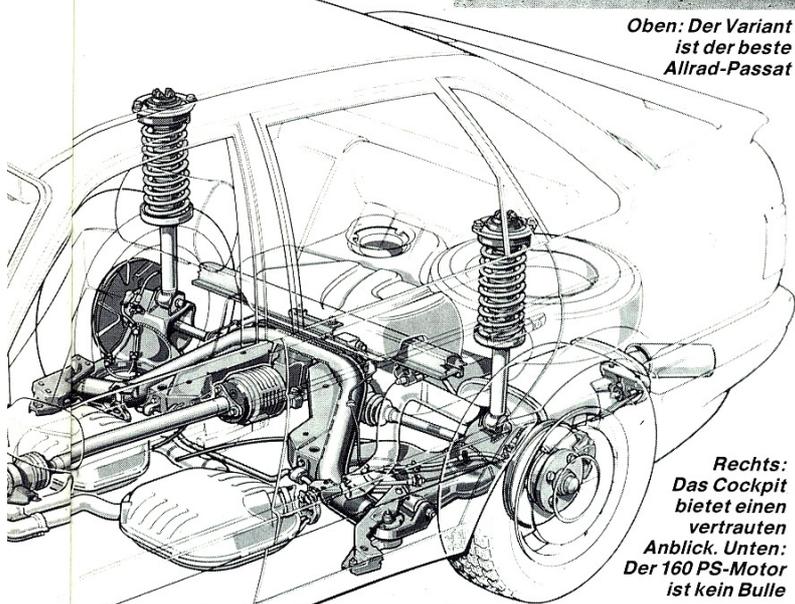
geschwindigkeit liegt bei 215 (210) km/h. Das sind keine schlechten Werte, aber kaum besser als die des frontgetriebene 136 PS-Passat. Das ist kein Wunder: 24 PS mehr sind nicht die Welt, dazu sind die Allradler rund 130 Kilo schwerer, und etwas Kraft bleibt zudem im Allradstrang stecken. Dazu ist der G60-Motor ohnehin kein Temperamentsbolzen: Er macht zwar einen kräftigen, aber keinen spritzigen Ein-



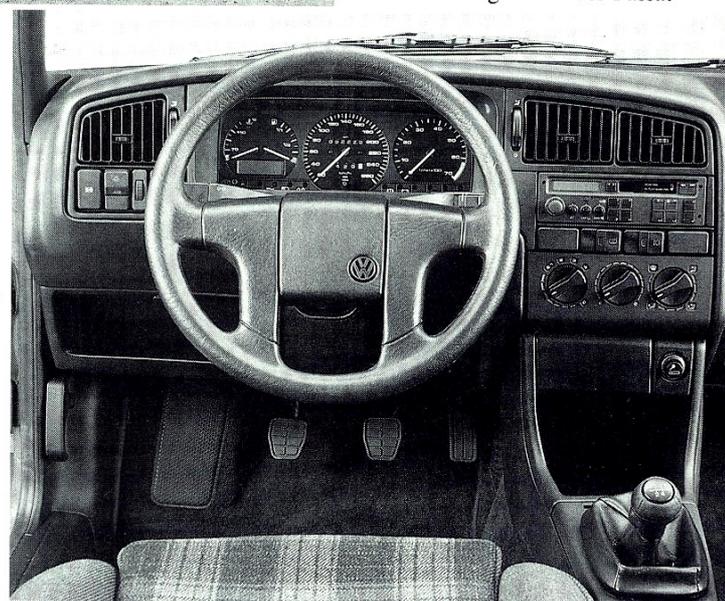
druck. Von den reinen Fahrleistungen her lohnt sich der G60 nicht.

Anders ist es mit dem Allradantrieb. Der Passat liegt schon als Fronttriebler sehr gut, der syncro kann es in Teilbereichen noch besser. Das Fahrverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt, bei Lastwechseln gibt es keinerlei Unruhe oder gar unvorhergesehene Reaktionen. Dazu kommt die hervorragende Traktion des syncro: Ob in Spitzkehren, bei Nässe oder auf losem Untergrund – der Passat

Oben: Der Variant ist der beste Allrad-Passat



Rechts: Das Cockpit bietet einen vertrauten Anblick. Unten: Der 160 PS-Motor ist kein Bulle



Technische Daten

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut. Bohrung x Hub 81,0 x 86,4 mm, Hubraum 1781 cm³, Verdichtung 8,0:1. Eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder. Elektronisches Zünd- und Einspritzsystem (Digifant), G-Lader, Ladeluftkühlung, geregelter Katalysator. Leistung 160 PS/118 kW bei 5600/min, maximales Drehmoment 225 Nm bei 3600/min.

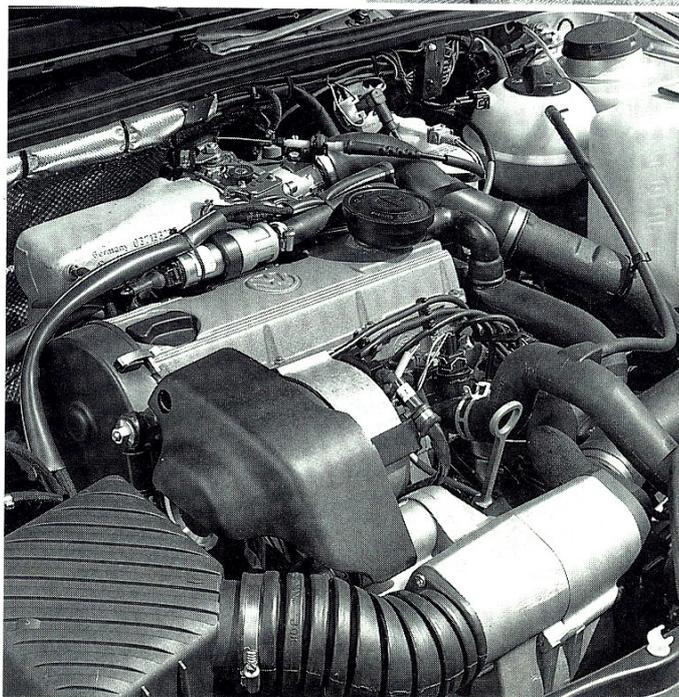
Fahrwerk: Vorn Einzelradaufhängung an Federbein und unterem Dreiecksquerlenker, Stabilisator. Hinten Schräglenker mit Feder-Dämpfer-Einheit, Stabilisator. Vier Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), ABS serienmäßig. Felgen 6 J x 15, Reifen 205/50 R 15 V (Limousine 195/55 R 15 V).

Kraftübertragung: Permanenter Allradantrieb mit Viscokupplung und Freilauf. Variable Kraftverteilung, elektronische Vorderachs-Differentialsperre EDS.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 210 km/h (Limousine 215 km/h), Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,8 Sekunden (Limousine 9,6).

Verbrauch: Bei 90 km/h – 120 km/h – Stadt 7,1 – 9,7 – 13,5 Liter Super bleifrei (Limousine 6,9 – 9,3 – 13,5).

Preis: Passat GT Variant syncro G60 45 300 Mark, Limousine 43 600 Mark.



verliert keine Zeit mit nutzlos durchdrehenden Rädern, sondern geht sehr beeindruckend vorwärts. Das EDS ist weder in der Lenkung zu spüren, noch wird seine Arbeit im Innenraum irgendwie signalisiert: Man merkt nur, daß das Auto auch vorne überhaupt keinen Schlupf aufbaut. EDS wird übrigens künftig für alle Golf, Jetta und Passat mit ABS als Sonderausstattung für 595 Mark Aufpreis geliefert.

Frage: Lohnt sich der Passat G60? Antwort: Nicht für jeden. Die Limousine kostet 43 600 Mark, der Variant 45 300 Mark. Dafür erhält man kaum bessere Fahrleistungen als im Passat 16V mit 136 PS, aber eine erheblich bessere Traktion. Wer ein Boot ziehen will, oder Pferde, oder einfach in seiner Freizeit flexibler sein möchte, der ist mit dem Passat G60 gut bedient – konsequenterweise sollte man dann gleich den Variant nehmen. **Bernd Passnang**