Volkswagen BlueMotion – nu med benzinmotor

Volkswagens BlueMotion-modeller har siden introduktionen af den første i 2006 været udstyret med dieselmotorer, men nu introduceres Polo TSI BlueMotion og Golf TSI BlueMotion, der begge har en nyudviklet 1,0 TSI-benzinmotor.

Igennem årtier har dieselmotorerne været i særklasse, når det drejede sig om lavt forbrug. Dette gjaldt især for Volkswagens BlueMotion-modeller, hvor kombinationen af en dieselmotor og en række andre brændstofbesparende løsninger har været lig med et rekordlavt brændstofforbrug. Det gjaldt også for den første BlueMotion-model fra 2006 – en Polo TDI BlueMotion – der var udstyret med en 3-cylindret 1,4-liters TDI-dieselmotor og var i stand til at køre op til 25,6 km/l.

De seneste år har benzinmotorerne undergået en markant udvikling, og trenden har dikteret downsizing i form af mindre slagvolumen og færre cylindre kombineret med effektive turboladere. Dette har sammen med en række andre brændstofbesparende løsninger reduceret benzinmotorernes brændstofforbrug drastisk, og Volkswagens nye 1,0-liters, 3-cylindrede, turboladede benzinmotor i Polo TSI BlueMotion og Golf TSI BlueMotion står som en af de fornemmeste eksponenter for denne udvikling.

Motoren i Polo TSI BlueMotion og Golf TSI BlueMotion er en nyudviklet maskine, der er baseret på den 3-cylindrede 1-liters motor fra up!. Det er en kompakt og let motor, der blot vejer 88 kg. Den lave vægt er blandt andet opnået ved at benytte et krumtaphus i aluminium, og motorens smedede plejlstænger og aluminiumsstempler er så fint afbalancerede, at en balanceaksel er unødvendig. Dette sparer ikke kun vægt, men reducerer også brændstofforbruget. Et topstykke, der varierer åbning af indsugnings- og udstødningsventilerne giver en bedre respons og et optimalt drejningsmomentforløb og forbrænding.

Topstykke og krumptaphus har deres selvstændige kølecirkulation, så motoren hurtigere opnår den optimale arbejdstemperatur, hvilket reducerer energispild i opstartsfasen. Et commonrailindsprøjtningssystem kan via fem-hulsindsprøjtningsdysere sprøjte op til tre portioner brændstof ind i forbrændingskammeret i løbet af én cylinders arbejdscyklus, hvilket giver en optimal forbrænding. e, at det var unødvendigt at udsreducerer ogstængerog aluminiumsstempler er så fint afbalancerede, at det var unødvendigt at uds

Den 3-cylindrede 1,0-liters TSI-motor yder i Polo TSI BlueMotion 95 hk

og sikrer, at Polo TSI BlueMotion kan kombinere præstationer som 0-100 km/t på 10,5 sek. og en topfart på 191 km/t med et forbrug på 25,6 km/l (Co2-udslip: 94 g/km) ifølge EU-normen.

I Golf TSI BlueMotion yder samme motor 115 hk fra 5.000 o/min og 200 Nm fra 2.000 til 3.500 o/min. 0-100 km/t klares på 9,7 sek., topfarten er 204 km/t og Golf TSI BlueMotion kører ifølge EU-normen op til 23,3 km/l (Co2-udslip: 99 g/km).

Fælles for Polo TSI BlueMotion og Golf TSI BlueMotion er, at de er aerodynamisk optimerede med ekstra afdækning af vognbunden, en delvist lukket kølergrill, en større tagspoiler og en anden undervogn, der sænker karrosseriet 15 mm. Polo TSI BlueMotion kører med 5-trins manuel gearkasse og Golf TSI BlueMotion med 6-trins, men for dem begge gælder, at det højeste gear har en højere udveksling, hvilket sænker omdrejningstal og forbrug. Golf TSI BlueMotion tilbydes også med en 7-trins DSG-gearkasse, og det samme gælder for Polo TSI BlueMotion fra maj måned. Start/stop-automatik, regenerering af bremseenergi og dæk med lav rullemodstand bidrager også til det lave forbrug.

Polo TSI BlueMotion er allerede nu tilgængelig hos Volkswagen-forhandlerne og koster 164.797 kr. som tre-dørs og 176.798 kr. som fem-dørs.

Golf TSI BlueMotion introduceres til sommer, men priserne er endnu ikke lagt fast.

Polo TSI BlueMotion og Golf TSI BlueMotion er to eksempler på Volkswagen-koncernens Think Blue strategi, der med store investeringer i udviklingen af brændstofbesparende teknologier og alternative drivlinjer, skal gøre Volkswagen-koncernen klar til EU’s 2020 mål om et co2-gennemsnit for nybilsflåden på 95 g/km.