



7-17. MÄRZ 2013
83. INTERNATIONALER
AUTO-SALON
UND ZUBEHÖR
GENÈVE

Weitere Themen

Messerundgang **22**
Was uns gefällt - und was nicht



VW Golf Variant **28**
Vergleich des Kombis mit dem
Fünftürer - plus Easy-Index

Rolls-Royce Wraith **34**
Die Krone der Coupés!



Mercedes CLA **36**
Der kompakte Viertürer trifft
Audi A3 Sportback und VW CC

VW e-Co-Motion **42**
Die elektrische Bulli-Zukunft



Porsche 911 GT3 **44**
So scharf kann der Elfer sein -
erste Sitzprobe plus GT3 Cup

Autosalon Genf
- wichtige Infos

Zeit: 7. bis 17. März 2013
Mo-Fr 10-20, Sa/So 9-19 Uhr
Ort: Messegelände Palexpo,
direkt am Genfer Flughafen
Eintritt: 16 CHF, ermäßigt 9 CHF
Infos: www.salon-auto.ch



Alles am XL1 zeigt, dass er dem Wind bloß nicht die Stirn bieten will. Nur mit ausgefeilter Aerodynamik sowie konsequentem Leichtbau und effizientem Hybridantrieb klappen 1-Liter-Verbräuche



Schön ist anders, aber interessant sieht der XL1 allemal aus - gerade von hinten



Autor Georg Kacher misst 2,04 Meter - nicht gerade das Idealmaß für den 1,15 Meter flachen XL1

Mit dem VW XL1 zum Genfer Salon AUTO BILD fährt in die Zukunft

VW und das Ein-Liter-Auto. Von Luzern nach Genf braucht es zwar 1,6 Liter, überzeugt aber trotzdem - als innovativer Vorreiter und Technik-Träger

Glatt geföhntes Carbon umhüllt uns, der Blick schweift durch dünnste Scheiben aus Plexiglas, im Heck werkeln ein 27 PS starker Elektromotor und ein Diesel mit 48 PS - entweder einzeln oder zusammen. Alles ist anders in diesem exklusiven und teuren Volkswagen. Man steigt ein durch mächtige Flügeltüren, man sitzt versetzt Schulter vor Schulter, man öffnet und schließt die Fenster mit einer Kurbel wie einst im Käfer.

Drei Handgriffe nur, und der XL1 setzt sich in Bewegung: Startknopf drücken, EV-Taste betätigen, Wählhebel in D ziehen - dann geht es los. In der Stadt fährt der 795 Kilo leichte VW bevorzugt elektrisch - lautlos, geschmeidig, als wäre er über ein unsichtbares Gummiband mit dem Horizont verbunden. Nach außen ist der XL1 flüsterleise, aber die fremdartigen Innengeräusche klingen ziemlich mechanisch: schabende Keramikbremsen, kaum gefiltertes Fahrwerk-Ploppen, vernehmliches Getriebe-Mahlen.

Die Reichweite im Elektromodus beträgt 50 Kilometer, doch sobald es bergauf geht, sollte man in den Hybridmodus umschalten. Der Zweizylinder-TDI muss sich zwar erst laut räuspern, bevor er in die Gänge kommt, aber dafür dürfen die Akkus eine kurze Verschnaufpause einlegen. Das Ein- und Ausblenden des Dieselschnarwerks funktioniert schon recht gut, der Übergang vom sanften Verzögern mit Rekuperation (Energie-rückgewinnung) zum ernsthaften hydraulischen Bremsen ist noch etwas holprig. Die wichtigste Anzeige gilt nicht dem Verbrauch, sondern dem Ladezustand der Akkus - und schon leichtes Bremsen lädt die Akkus im Zeitraffer nach. Der XL1 erzieht zur Sparsamkeit durch Voraussicht. Jede Steigung ist ein Feind, jedes Gefälle eine Chance.

Am Ende des Tages stehen nach 271 Kilometern exakt 1,6 Liter pro 100 Kilometer auf der Skala, Restreichweite 204 Kilometer, Durchschnittstempo 37 km/h. Nein, schnell waren wir nicht. Aber hinterher um einiges schlauer.

Wir haben die Faszination der Langsamkeit wiederentdeckt, den Reiz des Lenkens ganz ohne Servo, die Doppelfunktion der Bremse im ursprünglichen Sinn und als Energieversorger, den behutsamen Umgang mit dem Gaspedal, den Dynamik-Kick des Heckmotor-Konzepts. Wahre Ökologen verzichten aufs Heizen und Kühlen, stellen Gebläse und Radio aus - und schalten das Licht nur im Tunnel ein.

Wer den XL1 fordert, erlebt erstaunliches Temperament

Die 12,7 Sekunden von null auf 100 km/h blieben daher ebenso graue Theorie wie die 160 km/h Spitze. Aber irgendwann war Schluss mit Grün: Der XL1 hat beim Kick-down mit zornig hochdrehendem TDI drei Autos am Stück überholt und ist wie ein geölter Blitz durch die nächste Links-Rechts gepfeilt - bis der erhobene digitale Zeigefinger mit sofortigem Entzug der Elektrounterstützung drohte: Verbrauch 1,8 Liter, Ladezustand 9,5 Prozent, EV-Betrieb derzeit nicht möglich! Das schlechte Gewissen saß uns bis kurz vor Genf im Nacken. Am Ziel

tröstete sich der weiße Wagen erst an der Zapfsäule und dann an der Schnellladestation: neue Chance, neues Glück - und nichts für ungut.



Fazit

Der XL1 zeigt, was technisch machbar ist. Während sich nur wenige Auserwählte den teuren und seltenen Sparmeister in die Garage stellen dürften, hat der Plug-in-Hybrid das Zeug zum Volks-Antrieb: als Zweizylinder im Up (2015), als Dreizylinder im Polo-Nachfolger (2016) und als Vierzylinder schon 2014 im Golf.

Georg Kacher

