

LANGSTRECKENTEST: LUPO 3L TDI



SPARTRIP

Mit 212,58 Liter Diesel fuhr GF-Redakteur Martin Santoro im Dreiliter-Lupo 4525 km von Stuttgart nach Messina und zurück – und erlebte dabei das wahre Wesen des Lupo 3L: Er spart nicht immer so viel wie er soll, dafür macht er mehr Spaß als erwartet



Ist Euro 4 sauber und spart Steuern: Der Dreizylinder Diesel im Leicht-Lupo



Langstreckenläufer: 4525 km mit dem Lupo 3L auf der Gastarbeiter-Route



Zwei in einem: ECO-Automatik oder Normalmodus sowie Tiptronic-Option



Improvisiert: Großes Gepäck findet besser auf der Rückbank Platz



FOTOS: CORRELL, ELBRIGMANN

Warum ich mir das eigentlich antue, so die oft gestellte Frage vor meiner Abreise. Wieso nicht? Unzählige Südtaliener begeben sich im Sommer oder zu Weihnachten und Ostern auf den Trip Richtung Stiefelspitze und weiter bis nach Sizilien – mit eben den Autos, die sie häufig auch hierzulande fahren, nämlich Klein- und Kleinstwagen. Sich mit einem Lupo einzureihen, ist also nichts Ungewöhnliches. Allerdings will ich wissen, wie es sich dabei mit dem sparsamsten Serienfahrzeug der Welt fährt: dem Lupo 3L, der nach offizieller Verbrauchsnorm weniger als drei Liter Sprit benötigt. Utopie oder Realität?

Ich könnte mich natürlich auch von Stuttgart bis zum Reiseziel Messina auf Sizilien 22 Stunden in den Zug setzen, Hin- und Rückfahrkarte für 450 Mark in der Tasche, oder schnell nach Catania und zurück für rund 650 Mark fliegen. Doch wie komme ich dann zum eigentlichen Zielort, und wie bin ich dort mobil?

Um es gleich vorweg zu sagen: Der Dreiliter-Lupo hat auf der insgesamt 4525 Kilometer langen Reise glatt 50 Prozent mehr gebraucht, als laut Norm 93/116/EG zu erwarten gewesen wären. Andererseits haben die exakt 211,58 Liter, die ich auf der Tour verbraucht habe, gerade mal 327 Mark gekostet. Macht für mich und meine Begleiterin zuzüglich einer Übernachtung von 100 Mark, Schweizer Autobahnvignette für 50, italienische Autobahngebühren von 140 sowie das 43 Mark teure Fährticket von Villa San Giovanni in Kalabrien nach Messina 660 Mark – also 330 Mark pro Person. Nur laufen ist billiger.

Unter diesen Umständen wollen wir gerne unsere großen Gepäckstücke auf die Rückbank legen, da der Koffer-

raum mit 130 Liter Volumen dafür zu wenig Platz bietet. Trotz kleinem Kofferabteil herrscht freilich keinerlei Raumnot für zwei. Meine Begleiterin notiert: „Das Lupo-Raumgefühl wirkt auf mich überhaupt nicht Kleinwagen-like.“ Was auch für die Fahreigenschaften gilt. Erstaunlich komfortabel rollt der Lupo auf seinen schmalen Reifen über die europäischen Fernstraßen, die ausreichend dimensionierten Vordersitze sorgen für ermüdungsfreies Reisen. Bis auf den Kaltstart ist das 1,2 l-Motörchen dabei unerwartet leise und obendrein erfreulich agil.

Der mit zwei Personen und Gepäck ziemlich genau 1000 Kilo leichte Lupo marschiert noch auf heimischen Autobahnen zielstrebig bis zur Höchstgeschwindigkeit von 165. Die Vollgastour bei Tacho über 170 wirkt sich aber auch auf den Verbrauch aus: 6,7 Liter misst die Verbrauchsanzeige bei v_{\max} unter Volllast. Im sparsameren Eco-Modus reduziert der Lupo seine Leistung auf rund 45 PS. Auf dem blau hinterleuchteten Tacho erscheinen bei Vollgas jedoch immer noch respektable 160 km/h. Prompt reduziert sich sein Durst um einen ganzen Liter auf 5,7.

Auf Schweizer Autobahnen verzeichnet der leichte Dreizylinder TDI bei höchstens 120 km/h einen Durchschnitt von rund vier Liter, der erst um Tempo 90 tatsächlich deutlich unter die eigentlich angepeilte Dreilitermarke sinkt. Wir passieren den landschaftlich reizvollen Tessin und überqueren die Grenze nach Italien bei Chiasso, danach ab Mailand schnurgerade Autostrada. Fahrerwechsel bei Piacenza und Probleme für meine unbedarfte Lupo-Pilotin: Der High-Tech-Lupo ist nicht einfach so zu starten. Zunächst muss der Wahlhebel der Automatik in Parkposition stehen, Zünd-



Geräumig: Vorn selbst auf Langstrecken keine Spur von Kleinwagengefühl



ECO-Programm: Per Knopfdruck wird der Lupo zur Sparsamkeit erzogen



Etappenziel: Keine Probleme mit dem Lupo bei der Parkplatzsuche in Rom



Symbolisch: Das charakteristische Gesicht des Dreiliter-Lupo



Lupo 3L – DIE 5 GEBOTE

- 1.** Beurteilen Sie den Dreiliter-Lupo nie nach nur einer Probefahrt.
- 2.** Sanfter Umgang mit dem Gaspedal spart nicht nur Sprit, sondern fördert auch den Komfort. Beim Beschleunigen im Automatik-Betrieb die Schaltvorgänge durch Gaslupfen bewusst einleiten, um Schaltrucke zu vermindern.
- 3.** Fahren Sie fahrschulgerecht! Anfahren am Berg nur mit Handbremse, da der Lupo 3L sonst zurückrollt.
- 4.** Bei Abbiegen und Wenden den Start-Stopp-Modus deaktivieren.
- 5.** Im ECO-Modus bei Schubetrieb kurz die Bremse antippen, dann kuppelt der Motor ein und man beschleunigt völlig ruckfrei

Bella Macchina – die Sizilianer waren vom 3 l-Lupo begeistert. Gesprächsstoff an Tankstellen: Wie weit reicht ein Liter Diesel? Über 20 Kilometer – Das versetzt die Insulaner in echtes Staunen



Tankt selten: Die maximale Füllung von 34 Litern reicht für 700 Kilometer



Frühling im Winter: Meerenge von Messina, 15 Grad Celsius



Flink: Selbst im ECO-Betrieb ist der Lupo 3L immer noch flott unterwegs



Schnee auf 3323 Meter Höhe. Der Ätna im milden Mittelmeerlicht

schlüssel bis zum Anschlag drehen ... und warten. Ist es besonders kalt und feucht, startet der TDI oft gar erst nach zehn bis 15 Sekunden. Danach heißt's, den Hebel in Position E zu rücken, was bei gewöhnlichen Automatikgetrieben der Position D entspricht. Ist die ECO-Taste von der Mittelkonsole aus aktiviert, leuchten diese drei Buchstaben im Kombiinstrument grün auf. Der Lupo rollt mit etwas Gas sanft an. Bei zu heftigem Pedaldruck hingegen radieren die Reifen auf dem Asphalt, und die Beschleunigung wirkt eher unkontrolliert.

Mit etwas Übung funktioniert die Sache dann wunderbar. Folgende Technik hat sich bewährt: Anders als bei herkömmlichen Automatikgetrieben sollte man beim Beschleunigen die Schaltvorgänge durch leichtes Lupfen des Gaspedals bewußt einleiten. Dann wechselt der Lupo 3L die Gänge butterweich. Zur sportiven Fortbewegung legt man am besten den Wählhebel nach links in die Tiptronic-Gasse um. Dann kann die Motorleistung bis zur Höchstzahl voll genutzt werden. Am seltensten wird man wohl den Automatikmodus ohne ECO-Taste auswählen, weil man weder optimal beschleunigen, noch optimal sparsam fahren kann. Eine Erkenntnis, die meine Chauffeurin nach einer ausgiebigen Fahrt durch den römischen Stadtverkehr teilt. Fazit: Der wendige Lupo macht auch dort richtig Spaß, denn seine 61 PS bringen ihn auch im urbanen Verkehrsgewühl schnell auf Touren. Ganz wichtig: Lupo 3L-Neueinsteiger sollten sich keinesfalls nur mit einer einfachen Probefahrt zufrieden geben. Die Zeit wäre viel zu kurz, um die Philosophie des Dreiliterautos zu ergründen. Dieser Lupo will bewusst bewegt werden, dann zeigt er seine Stär-

ken. Wer länger mit ihm unterwegs ist, beginnt unwillkürlich zu spielen. Wie ist das, wenn der Dreiliter-Lupo im ECO-Modus bergab schiebt und dabei die Freilauf-Funktion aktiviert, also auskuppelt und auf Leerlaufdrehzahl fällt? Ein kurzer Tritt aufs Bremspedal und der Lupo kuppelt sanft wieder ein, um so die Motorbremswirkung zu nutzen.

Was tut man, um im ECO-Modus beim Abbiegen zu verhindern, dass der Motor wie beim Ampelstopp im entscheidenden Moment ausgeht? Entweder rückt man den Schalthebel in die Tiptronic-Gasse oder drückt die ECO-Taste auf der Mittelkonsole, um die Stopp-Start-Funktion außer Kraft zu setzen. Die Profis freilich lassen lediglich in regelmäßigen Abständen ganz kurz das Bremspedal los, und der TDI wird auch im Stand sanft weiterschnurren.

Zurück in die ewige Stadt. In Rom muss ich das einzige Mal auf der Tour einen Viertelliter des von zu Hause mitgebrachten Pumpedüse-Motoröls, VW-Norm 50501(!), nachfüllen. Am nächsten Morgen geht es mit vollem Tank weiter, bis wir rund 700 Kilometer später nonstop die Fähre in Villa San Giovanni erreichen. Eine Woche später wieder in Stuttgart die Abrechnung: Über 4525 Kilometer beträgt der durchschnittliche Verbrauch des Lupo 4,698 Liter pro 100 km. Mit drei Litern sind wir also nicht klargekommen. Aber ist das überhaupt wichtig? Betrachten wir den Lupo 3L mal anders: Unter drei Liter sind möglich, gut vier ohne Sparanstrengungen normal, und sieben Liter lassen sich selbst bei voller Leistungsausnutzung nicht überbieten. Das ist für viele Normalautos auch bei extrem sparsamer Fahrweise ein utopischer Wert.

LUPU 3L TDI 61 PS

MOTOR: 3-Zylinder-Pumpedüse-DI, Alublock mit Ausgleichswelle, OHC, Zwei-ventiler, VTG-Turbo mit Ladeluftkühlung, geregelte AGR, Oxi-Kat. Leistung 45 kW (61 PS) bei 4000/min, max. Drehmoment 140 Nm bei 1800-2400/min, Hubraum 1191 cm³, Bohrung x Hub 76,5 x 86,4 mm, Verdichtung 19,5:1

KRAFTÜBERTRAGUNG: Frontantrieb, automatisiertes Direktschaltgetriebe mit Tiptronic. Freilauf und Start-Stopp im ECO-Modus. Übersetzungen: 1. Gang 3,45; 2. Gang 1,96; 3. Gang 1,18; 4. Gang 0,81; 5. Gang 0,64; Achse 3,24

FAHRWERK: Mc Pherson Federbein-VA, Verbundlenker-HA; Reifen 155/65R14 Bridgestone Ecopia auf 4J x 14 Zoll Alu-Leichtaufelgen.

KAROSSERIE: 4-sitzige Limousine, 3-türig in Leichtbauweise, L x B x H 3529 x 1621 x 1455 mm, Radstand 2319 mm, Spur v/h 1425/1400 mm, c_w-Wert 0,29, c_wxA 0,57 m², Leergewicht (inkl. Fahrer) 905 kg, Gesamtgew. 1190 kg

FAHRLEISTUNGEN: (GF-Messwerte)

Beschleunigung	
0 - 60 km/h	6,3 s
0 - 80 km/h	11,0 s
0 - 100 km/h	16,4 s
0 - 120 km/h	25,7 s
80 - 120 km/h	14,7 s

Elastizität 4./5. Gang

60 - 80 km/h	6,1/10,2 s
60 - 100 km/h	12,6/18,6 s
60 - 120 km/h	21,4/28,6 s

Tachoanzeige 100 .. **eff. 96 km/h**
Höchstgeschwindigkeit .. **165 km/h**

VERBRAUCH: (Diesel 49 CZ/PME)

Testverbrauch	4,7 l/100 km
Stadtzyklus	3,6 l/100 km
Überlandfahrt	2,7 l/100 km
Gesamtstrecke	2,99 l/100 km
CO ₂ -Emission	81 g/km

PREIS:

Lupo 3L TDI 61 PS **26 900 DM**



Fit fürs Foto: Schon für 20 Mark gibt es in Messina eine Lupo-Vollreinigung



Markenzeichen: Blau hinterleuchtete Armaturen und das grüne ECO-Kürzel für ökologisches Bewusstsein

