

Fahrbericht Volkswagen CC: Kleiner Motor – große Wirkung

Von Peter Schwerdtmann

Auch eine Lösung: Man investiere beim Auto seiner Wahl in die kleinstmögliche Motorisierung und stecke sein Geld eher in die Inneneinrichtung oder in Komfort- und Sicherheitssysteme. Wir schauen uns ein Ergebnis dieser Einkaufstrategie jetzt beim CC an. Volkswagen nennt das Passat-Derivat gern einen „Business Liner“. Unser Exemplar wirkte auf uns nach der Lektüre der Daten eher wie „Economy Class“. Wer hat recht?

Ein 1,4-Liter-Benziner-Motörchen und eine Sechs-Gang-Handschaltung – das klingt nicht gerade nach gehobener Mittelklasse. Doch immerhin zwingt der Turbo 118 kW oder 160 PS aus den vier Zylinderchen, wenn auch erst bei 5500 Umdrehungen pro Minute (U/min). Auch das Drehmoment von 250 Newtonmetern (Nm) kann sich sehen lassen, zumal es schon bei 2000 U/min anliegt. Dank Turbo kommt der 1,5 Tonner also flott auf Touren: 8,5 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 222 km/h. Dafür verbraucht er auf 100 km im Durchschnitt (nach EU-Norm) 6,6 Liter, in der Praxis Werte um die acht Liter.

Untermotorisiert fährt man also nicht, aber sparsam. Nur die Dieselmotoren im CC-Angebot können das noch besser, zum Teil deutlich besser. Aber dafür kosten sie mindestens einen knappen Tausender mehr, den man auch in den Innenraum stecken kann. Ein Tausender allein hilft hier allerdings wenig. Rund zehn sollten es schon sein, wenn man das Spektrum der Preisliste für sichtbare, nützliche und komfortable Elemente halbwegs ausnutzen will.

Doch bevor wir einsteigen, um den Passat beim Fahren zu erleben, geben wir uns erst einmal ganz dem Äußeren hin. Ein CC ist drei Zentimeter länger als eine Passat Limousine und fünf Zentimeter flacher. Mit seinem nach Art eines Coupés flach nach hinten abfallendem Dach wirkt der CC aber viel gestreckter und deutlich länger als ein Passat. Mit der Form und der Feinarbeit am Design kommt auch die Eleganz auf, die

man von der Business Class und einem Coupé erwartet, auch, wenn es vier Türen hat und – wie in unserem Fall – als vollwertiger Viersitzer möbliert ist.

Kein Zweifel: Der CC sieht gut aus – elegant, aber nicht süßlich. Doch wer schön sein will, muss leiden, jedenfalls, wenn er hoch gewachsen ist und unbedingt hinten sitzen will. Unter dem Coupédach wird's dann eng.

Vorn bietet der CC für Fahrer und Beifahrer viel Platz, auch den Ellenbogen. Beide blicken auf ein Armaturenbrett, das seine enge Verwandtschaft mit dem des Passats nicht verleugnen kann: schlichte Eleganz, sanft geschwungene Linie über einer strammen Geraden in der Mitte des Armaturenrägers, klassische Instrumente und Bedienelemente, die niemanden überraschen, weil sie dort sitzen, wo man sie erwartet.

Bei den Sitzen ringt uns der CC mit seinem Business Class-Anspruch das erste Mal Respekt ab. Die kräftig roten Sitzflächen der beiden Sportsitze wirken zwar wenig business-mäßig, dafür aber sportlich. Auch das dicke, griffige Drei-Speichen-Lenkrad mit Funktionstasten und der kurze Schaltknüppel der leichtgängigen Sechs-Gang-Schaltung unterstützen diesen Eindruck.

Und unsportlich kann man auch das nicht nennen, was dabei herauskommt, wenn man in diesen Sitzen und mit dieser Schaltung den kleinen Turbomotor höher als 5000 U/min treibt. Dann geht's gut voran und gar nicht laut. Der Passat bleibt leise, klingt aber nach mehr Hubraum als vorhanden. Die Lenkung, die Federung, der Wendekreis – In der Summe ergeben sich Eigenschaften, wie man sie heute von einem Volkswagen erwartet: alles ok, auch mit dem Motörchen und der Handschaltung.

Zur Serienausstattung gehören beim CC auch Bi-Xenonscheinwerfer, ein statisches Abbiegelicht, LED-Rückleuchten und auch eine Müdigkeitserkennung. Aufpreispflichtig sind dann der Side Assist Plus samt Lane Assist, die vor Fahrzeugen im toten Winkel warnen und den Fahrer beim Lenken unterstützen. Sinnvoll sind auch die automatische Fernlichtregelung und die kamerabasierte Kennzeichenerkennung. Sonst hält die Aufpreisliste noch viel bereit, mit dem man seinen CC an die persönlichen Erwartungen an die Business Class anpassen kann.

Mit dem kleinen Motor und Handschaltung wird der CC auch bei kompletter Traumausstattung noch nicht zum kleinen Phaeton. Aber selbst mit dem 1.8 TSI erkennt man, wo die Reise hingehen soll. Der CC soll zu einem eigenständigen Modell werden, das gut in die Lücke zwischen Passat und Phaeton passt. (ampnet/Sm)

Daten Volkswagen CC 1.8 TSI

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,80 x 1,86 x 1,42

Motor: Vier-Zylinder-Ottomotor, 1390 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 118kW 160 PS bei 5500 U/min

Maximales Drehmoment: 240 Nm bei 2000 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 6,6 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 152 g/km / Euro 5 / Effizienzklasse C

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 222km/h

Leergewicht / Zuladung (maximal): 1505 kg / 520kg

Wendekreis: 11,4 m

Maximale Anhängelast (gebremst): 1800 kg

Räder / Reifen: 8 J x 17 / 235/45 R 17 V

Kofferraumvolumen 532 Liter, erweiterbar

Basispreis: 32 200 Euro

Bilder zum Artikel:



Volkswagen CC.



Volkswagen CC.

Volkswagen CC.



Volkswagen CC.



Volkswagen CC.

Volkswagen CC.



Volkswagen CC.



Volkswagen CC.



Volkswagen CC.



Volkswagen CC R-Line.

Volkswagen CC R-Line.





Volkswagen CC R-Line.



Volkswagen CC R-Line.



Volkswagen CC.



Volkswagen CC R-Line.



Volkswagen CC.



Volkswagen CC.



Volkswagen CC.



Volkswagen CC.