
Volkswagen Passat: Der Blick nach oben

Von Jens Meiners

Ein neuer Passat, das ist nach wie vor eine wichtige Nachricht in der Welt des Automobils. Neben dem Golf war er lange Zeit das Kernmodell der Marke, bis der Tiguan den allgemeinen SUV-Trend nicht nur beförderte, sondern sich auch an seine Spitze setzte. Inzwischen sind die Märkte deutlich fragmentiert, in Europa werden andere Modelle angeboten als in China oder den USA. Für den Passat bedeutet das eine deutlich schärfere Positionierung als bisher: Fokus auf Europa, Orientierung nach oben.

Es gibt ihn nur noch als Variant, die Stufenheck-Version ist entfallen. Die Form ist glatt, gestreckt – und mit 4,92 Metern Länge erreicht der Passat in seiner neunten Generation fast das Format von BMW 5er und Mercedes-Benz E-Klasse. Der Auftritt ist je nach Ausstattungspaket elegant-nobel oder sportlich-aggressiv akzentuiert. Die R-Line profiliert sich jedenfalls durch einen riesigen vorderen Lufteinlass.

Einen ungewöhnlich großen Sprung vollzieht der Passat im Interieur: Luftig, großzügig und dank 5 Zentimeter mehr Radstand geräumiger denn je – und mit einem großen Zentralbildschirm, der jetzt so funktioniert, wie man es sich wünscht: mit intuitiver Bedienlogik und einer hochauflösenden Darstellung von hoher Qualität. Die Mittelkonsole verfügt über hochwertige, komplett abgedeckte Fächer. Hier und auch auf den Rücksitzen wurde nicht nur auf viel Platz, sondern auch auf feine Materialien und Details Wert gelegt, zum Beispiel bei den aufwendigen Cupholdern. Bei den Vordersitzen gibt es wiederum eine sehr aufwendige Zehn-Kammer-Massagefunktion.

Das Lenkrad trägt wieder echte Tasten, besser ausgeführt als beim Vorgänger. Und die Dekorflächen lassen sich im Zusammenspiel mit der Ambientebeleuchtung perfekt ansteuern. Im Gegensatz zum Vorgänger gibt es jetzt ein vollwertiges Head-up-System, und auch die Sprachsteuerung wurde erheblich optimiert. Einziger Wermutstropfen, zugegebenermaßen subjektiv: Die Drehlogik der Lenkradautomatik gefällt uns nicht.

Bei Antrieb und Fahrspaß hat sich Volkswagen schon immer von den meisten Konkurrenzmodellen abgesetzt- Das ist beim neuen Passat nicht anders. Das Antriebsportefeuille ist äußerst divers: Zwei Plug-in-Hybride (150 kW/204 PS und 200 kW/272 PS) und ein Mild-Hybrid (110 kW/150 PS), alle auf Benziner-Basis, gesellen sich zu zwei reinen Benzinern ((150 kW/204 PS und 195 kW/265 PS) sowie drei sauberen Turbodieseln (90 kW/122 PS, 110 kW/150 PS und 142 kW/193 PS). Es gibt je nach Modell Front- oder Allradantrieb, die klassische Handschaltung entfällt allerdings.

Mit den neuen Antrieben wird der Passat zum Reichweitenkönig: Rund 1000 Kilometer Gesamtreichweite mit dem Mild-Hybrid, rund 100 elektrische Kilometer mit den Plug-In-Hybriden. Und die Diesel sind ohnehin kaum zu übertreffen. Übrigens können die Plug-In-Hybride mit bis zu 50 kW laden, keine Selbstverständlichkeit im Segment. Wer ein vollelektrisches Auto möchte, wird bei VW übrigens auf den ähnlich großen ID 7 verwiesen, der das volle Potential der MEB-Architektur nutzt.

In dieser jüngsten Ausbaustufe der MQB-Architektur hat Volkswagen noch einmal stark ins Fahrwerk investiert. McPherson-Vorderachse und Vierlenker-Hinterachse, eine direkt übersetzte Lenkung und das radselektiv geregelte DCC-Pro-Fahrwerk mit getrennter Zug- und Druckstufe sorgt für Fahreigenschaften, die das im Segment Übliche weit übertreffen. Die Radgrößen liegen zwischen 16 und 19 Zoll.

Natürlich bleibt der Passat Variant ein echter Lademeister mit einem Gepäckraum, der sich von 690 Liter auf bis zu 1920 Liter erweitern lässt. Und schließlich ist der neue Passat mit einer große Anzahl modernster Assistenzsysteme und flachen LED-Matrix-Scheinwerfer mit bis zu 500 Metern Leuchtweite auch besonders sicher.

Schon in der Vergangenheit hat sich der Passat immer wieder nach oben orientiert – etwa mit den Syncro-Modellen der zweiten Generation oder den Sechs- und Achtzylindern der

fünften Generation. Aber ein so überzeugendes Rundum-Paket aus Komfort, Sicherheit und Effizienz wie mit dem neuen Passat hat es bislang noch nicht gegeben. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



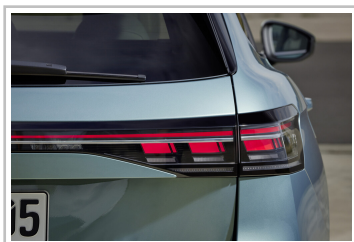
Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



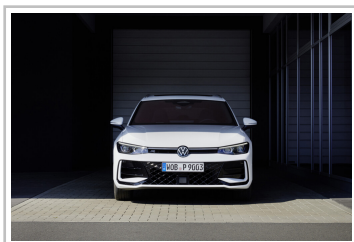
Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat Variant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
