

---

## Vorstellung Volkswagen Arteon: Der Über-Passat

Von Peter Schwerdtmann

Der Volkswagen Arteon passt genau in die Lücke zwischen Passat CC und Phaeton. Beide gibt es aber nicht mehr. Bis der Phaeton unter Umständen als Elektroauto wieder am Marktgeschehen teilnimmt, steht der Arteon deswegen an der Spitze des Limousinen-Angebots der Wolfsburger in Europa – sozusagen als Über-Passat. Diese Einordnung werden die Marketingexperten von Volkswagen vermutlich nicht gern hören. Hatten Sie doch schon versucht, den Volkswagen CC als eigenständiges Modell zu positionieren, nachdem sie ihn zunächst als den schönsten aller Passats präsentiert hatten. Für den Arteon prägen sie nun einen neuen Begriff, der in der Tat zutreffend beschreibt, wie das neue Auto sich von der Mittelklasse der Marke abheben soll: nach oben, als Business Class Gran Turismo.

Mit 4,77 Metern neun Zentimeter länger, mit 1,87 m fünf Zentimeter breiter und mit 1,45 m drei Zentimeter flacher zeigen die Maße des Arteon im Vergleich zum Passat dennoch eine andere Statur als die paar Zentimeter vermuten lassen. Er wirkt mit seinem Radstand von 2,84 Metern und der an den CC angelehnten Silhouette deutlich gestreckter als beide Passat-Varianten. Auch die Breite weist ihn als Mitglied einer gehobenen Klasse aus. Der Arteon ist so breit, dass er von Rechts wegen bei normalen Autobahn-Baustellen mit 2,10 m breiten Fahrstreifen bei seiner Gesamtbreite von 2,13 m zwischen die Lkw auf die rechte Spur gehört. Angesichts des bislang aufregendsten Designs einer VW-Limousine wird die Autobahn-Polizei sicher gern beide Augen zudrücken.

Der Passat war immer der allseits akzeptierte nette Nachbar. Und selbst der „Schönling“ CC hatte nicht das Zeug dazu, Begeisterungstürme auszulösen. Begeisterung ist auch für den Arteon nicht der richtige Begriff. Dennoch: Sein markantes, dynamischer wirkendes Design hebt ihn von dem ab, was Wolfsburg uns sonst bewusst als gängige Hausmannskost serviert.

Man mag Fließheck-Limousinen mögen oder nicht – diese ist eine der gelungensten, die mit Heckklappe und Laderaum einen der Vorteile dieses Konzepts voll ausspielt: normal 563 Liter Kofferraum, erweiterbar auf insgesamt 1577 – ein Wert, der manchen Kombi schwach aussehen lässt. Aber wer kauft schon ein solches Auto wegen Gepäckraum, Zuladung (maximal knapp 600 kg) oder Anhängelast (maximal 2200 kg)? Es geht vor allem um die inneren Werte, die der erlebt, der den Arteon besteigt. Eine Überraschung erwartet ihn dort nicht. Der Innenraum entspricht genau dem, was die Marke vorgibt: eine unaufgeregte, funktionale Gestaltung gepaart mit hochwertigen Materialien und gut verarbeitet.

Auch die Bedienung gibt wenig zum Grübeln auf. Genau das richtige Maß zwischen Funktionen, die – ganz analog – von Tastern und Reglern gesteuert werden und eine schnell erfassbare Menüführung für die digitale Steuerung von Infotainment und Fahrzeugeigenschaften. Head-up-Display und das vielfach einstell- und programmierbare virtuelle Cockpit können hier ihren ganzen Reiz ausspielen und zusätzlich High-Tech-Atmosphäre verbreiten, wenn man es mitbestellt.

Der Arteon geht zuerst mit drei Turbodirekteinspritzern an den Start: ein 206 kW / 280 PS starker TSI-Benziner und zwei TDI-Diesel mit 110 kW / 150 PS und 176 kW / 240 PS. Drei weitere Motoren werden später dazukommen: der neu entwickelte 1.5 TSI Evo mit 110 kW / 150 PS (mit Zylinderabschaltung) sowie ein TSI und TDI mit jeweils 140 kW / 190 PS. Alle Motoren können mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) kombiniert werden (Ausnahme: Der 110-kW-TSI in Deutschland nur mit manuellem Getriebe). Für die TSI

---

gehört das DSG ab 140 kW zur Serienausstattung; im Falle der TDI ist es in der 176-kW-Version serienmäßig an Bord. Der 280-PS-TSI und 240-PS-TDI sind generell mit dem Volkswagen-Allradantrieb 4Motion ausgestattet. Für den 140-kW-TDI steht er optional zur Verfügung. Alle anderen Modelle besitzen Frontantrieb.

Volkswagen ist stolz darauf, bei den Assistenzsystemen nicht nur ins Konzernregal gegriffen, sondern neue Technologien hinzugefügt zu haben. So berücksichtigt die automatische Distanzregelung (ACC) jetzt auch Geschwindigkeitsbegrenzungen, Kurven, Kreisverkehre und Abzweigungen und passt die Geschwindigkeit an. Das neue, dynamische Kurvenlicht erkennt aufgrund der GPS- und Straßendaten des Navigationssystems ebenfalls, wann eine Kurve kommt und leuchtet sie bereits aus, bevor der Fahrer sie ansteuert. Die zweite Generation des „Emergency Assist“ bremst jetzt – sollte der Fahrer gesundheitsbedingt ausfallen – den Wagen nicht nur bis zum Stillstand auf der Fahrspur ab, sondern lenkt den Arteon, sofern es der rückwärtige Verkehr zulässt, nun auch auf die ganz rechte Fahrspur.

Volkswagen wird seinen Gran Turismo europaweit in drei Ausstattungsversionen anbieten: „Arteon“, „Elegance“ und „R-Line“. Bereits in der Grundversion sind zum Beispiel LED-Scheinwerfer, Progressivlenkung, Spurhalteassistent, Umfeldbeobachtungssystem, „Front Assist“ mit City-Notbremsfunktion, Leichtmetallräder und das Infotainmentsystem „Composition Media“ an Bord. Der Elegance setzt stark auf eine elegante Ausrichtung, die R-Line betont die Sportlichkeit und erkennt man von vorn an den großen Lufteinlässen nach Art des Golf R.

Die Preise für das aktuelle Motorenangebot reichen von 39 675 Euro für einen frontgetriebenen Arteon TDI SCR mit 110 kW / 150 PS und DSG für 39 675 bis zum TDI SCR 4Motion mit DSG und 176 kW / 240 PS als Elegance für 51 600 Euro und R-Line für 52 175 Euro. Zu den Sonderausstattung zählen ein Panoramadach, eine Drei-Zonen-Klimaautomatik („Air Care Climatronic“ inklusive Luftgütesensor und Antiallergen-Filter), Massagesitze vorn, Lenkradheizung, Sonderpakete („Business“ und „Top-Paket“), eine dreifarbige Ambientebeleuchtung, eine adaptive Fahrwerksregelung, Leichtmetallfelgen in 18, 19 und 20 Zoll und Nappa-Lederausstattungen.

Wir fahren jetzt den Arteon mit dem stärksten Benziner und erlebten ihn mit diesem Motor als angenehme Reise-Limousine mit einem spürbaren Hang zu Höheren, gern auch zu höheren Geschwindigkeiten. Der Fahrkomfort ist hoch, würde allerdings als noch besser empfunden werden, wenn das Fahrwerk Unebenheiten weniger laut zu Gehör bringen würde. Der Verbrauch auf unserer meist eher gemächlichen Tour durchs norddeutsche Flachland lag gut über acht Litern – auf der Autobahn sicher ein Wert zum Träumen, aber angemessen angesichts des Fahrzeuggewichts von rund 1,8 Tonnen (mit zwei Passagieren) und 280 PS. (ampnet/Sm)

Daten Volkswagen Arteon TSI 4Motion DSG R-Line

Länge x Breite x Höhe (m): 4,86 x 1,87 (mit Spiegeln 2,13) x 1,45

Radstand (m): 2,84

Motor: 4-Zyl.-Turbobenziner, 1984 ccm

Leistung: 206 kW / 280 PS von 5100–6500 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm von 1700–5600 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,6 Sek

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,3 Liter/100 km

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 164 g/km

Effizienzklasse: C

Leergewicht / Zuladung: min. 1716kg / max. 599 kg

Gepäckraumvolumen: 563Liter

---

Max. Anhängelast: 2200 kg  
Reifen: 245/40 R 19  
Wendekreis: 11,9 m  
Basispreis: 49 900 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Volkswagen Arteon Elegance.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Volkswagen Arteon Elegance.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Volkswagen Arteon Elegance.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Volkswagen Arteon Elegance.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

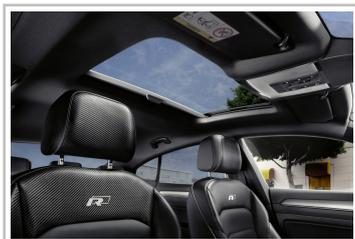
---



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon R-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon und R-Line (links).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

---



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



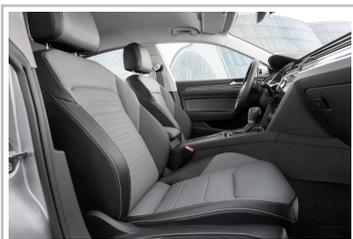
Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



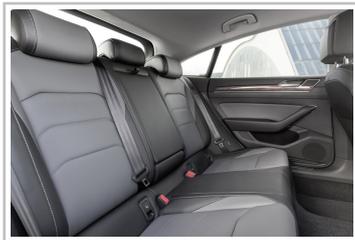
Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen



Volkswagen Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen