
Vorabfahrt VW Passat: Der Dauerläufer macht einen großen Schritt

Von Matthias Knödler, cen

Ein halbes Jahrhundert nach seinem Debüt geht er in die neunte Modellgeneration: Der 1973 vorgestellte VW Passat, ursprünglich eine Fließheck-Variante des Audi 80, prägte als Santana mit Stufenheck jahrelang das Straßenbild in China, wurde zwischendurch sogar mit Sechs- und Achtzylinder-Motoren angeboten und ist der Liebling von Familienoberhäuptern und kilometerfressenden Dienstwagenfahrern. Jetzt steht ein Modellwechsel des globalen Dauerbrenners an. Wir sind ein nur noch leicht getarntes Vorserienmodell gefahren.

Die Limousine entfällt mit der nächsten Generation, es gibt nur noch den Variant: Damit trägt VW den Marktpräferenzen Rechnung. Die Form wirkt elegant-zurückhaltend, hinter der Abklebung verbergen sich allerdings sportlicher gezeichnete Scheinwerfer und Rückleuchten.

Der Kombi ist deutlich gewachsen: Mit 492 Zentimetern Länge, 148 Zentimetern Höhe und 185 Zentimetern Breite erreicht er beinahe das Niveau von BMW 5er und Mercedes-Benz E-Klasse. Und das ist laut Aussage eines Entwicklers auch die Latte, an der man sich messen will. Der um fünf Zentimeter auf 2,84 Meter verlängerte Radstand sorgt für mehr Beinfreiheit, der Gepäckraum ist riesig: Die 690 Liter lassen sich bei umgeklappten Sitzen auf bis zu 1920 Liter erweitern.

Das Cockpit wurde völlig neugestaltet. Es orientiert sich stilistisch und funktional mit einem kleinen Bildschirm vor dem Fahrer und einem großen in der Mitte an den ID-Modellen, ist jedoch in wichtigen Punkten deutlich verbessert. Es ist viel leichter und intuitiver zu bedienen, der Schieber zur Einstellung der Lautstärke ist beleuchtet. Die Sprachsteuerung wurde verbessert. Auch die Materialqualität liegt auf hohem Niveau. Und das Lenkrad verfügt im Gegensatz zum Vorgänger wieder über klassische, haptisch leicht zu bedienende Tasten.

Statt des kleinen Bildschirms mit ausfahrbarer Glasfläche gibt es jetzt ein vollwertiges Head-up-System, das seine Informationen auf die Windschutzscheibe projiziert. Die Dekorflächen wirken futuristisch, die Mittelkonsole ist aufgeräumt, die Cupholder verschwinden hinter eleganten Rollos. Sogar der Wählhebel wurde aus der Fahrzeugmitte verbannt: Der Passat verfügt jetzt über eine Lenkradautomatik – mit einer Drehlogik, die uns aber nicht überzeugt.

Auch den neuen Passat gibt es mit verschiedenen Antrieben: Als TDI, TSI, e-TSI mit 48-Volt-Hybridisierung und Plug-in-Hybrid mit 204 PS (150 kW) oder 272 PS (200 kW) und bis zu 120 Kilometern Reichweite. Die Leistungen des klassischen Motorisierungen sind noch nicht kommuniziert, klar ist jedoch: Trotz der stark verbesserten Plug-in-Technik, mit der jetzt auch Schnellladungen möglich sind, rechnet VW mit zwei Dritteln TDI-Anteil – denn damit bleibt der Passat ein perfektes Flotten- und Langstrecken-Auto. Der Plug-in-Hybrid dürfte sich bei 15 Prozent Anteil einpendeln.

Der Passat steht auf der jüngsten Version der MQB-Architektur, und VW hat noch einmal richtig ins Fahrwerk investiert. Mit McPherson-Vorderachse und Vierlenker-Hinterachse, einer direkter übersetzten Lenkung und dem radselektiv geregelten DCC-Pro-Fahrwerk mit getrennter Zug- und Druckstufe soll es die Konkurrenz in den Schatten stellen. Die Zweiventil-Stoßdämpfer orientieren sich an Oberklassemodellen. Die Radgrößen liegen zwischen 16 und 19 Zoll, wir sind die sehr harmonische Variante mit 18-Zoll-Rädern gefahren.

Zu den wichtigsten Optionen gehören ein Akustikpaket mit Doppelverglasung, beheizte und belüftete Ergo-Active-Sitze mit einer pneumatischen Zehn-Kammer-Druckpunktmassage sowie flache, gleißend helle LED-Matrix-Scheinwerfer mit bis zu 500

Metern Leuchtweite.

Volkswagen glaubt, dass der kommende, vollelektrische ID 7 die Stückzahlen des Passat übertreffen wird. Wir wären uns da gar nicht so sicher, obwohl der Passat einen klaren Fokus auf Europa, die Türkei und Japan legt, während der ID 7 auf der ganzen Welt angeboten werden soll. Klar ist allerdings: Zu den bislang verkauften 30 Millionen Passat dürften mit dieser neuen, rundum überzeugenden Modellgeneration noch etliche hinzukommen. (cen/mkn)

Bilder zum Artikel



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



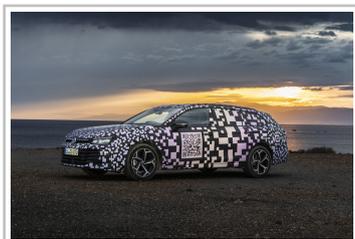
Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen



Volkswagen Passat (Erprobungsfahrt).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Volkswagen
