



Foto: VW



Foto: Diemar Fund



Bewährtes Duo | Limousine- und die Kombi-Version Variant des neuen Passat

Mehr Stauraum | Das Kofferraumvolumen beim Variant wuchs um 47 Liter (li.)

Hochwertig | Das Interieur besticht durch modernste Technik und edles Design

Neue Leichtigkeit

Weltpremiere | Die achte Generation des ab November erhältlichen Passat präsentiert sich eleganter und luxuriöser denn je – ohne mehr zu kosten.

— Für seine achte Neuauflage hat sich der erfolgreichste europäische Geschäftswagen neu erfunden. Statt alte Erfolgsrezepte unter Berücksichtigung aktueller Modetrends bloß umzuschreiben, wurden bei der jüngsten Generation neue Ingredienzien zu einer in der Mittelklasse bisher nicht dagewesenen Edel-Komposition zusammengefügt. „100 Prozent neu“, lautet daher auch das Versprechen von Volkswagen zum jüngsten Spross seiner volumenstärksten Baureihe.

Dynamisches Design | Und das beginnt schon bei der Optik: Flacher und breiter – und damit dynamischer und sportlicher präsentiert sich der neue Passat. Dafür entwickelten die Designer eine um neun Zentimeter niedrigere Karosserie, ließen die A-Säule weiter nach hinten rutschen und verpassten dem Dach eine stärkere Krümmung. Gleichzeitig wurden die Vorderräder 29 Millimeter in Richtung Frontstoßfänger verschoben, während die Hinterräder um 17 Millimeter in Richtung Heckstoßfänger wanderten. Zudem vergrößerte sich deren Durchmesser um 25 Millimeter. Eine Chromlinie, die das Auto komplett

umgibt, tut ihr Übriges, den neuen Charakterzug zu verstärken. Für mehr Beinfreiheit wurde bei nahezu gleicher Länge der Radstand um neun Zentimeter auf 2,80 Meter verlängert, wovon vor allem Fond-Passagiere profitieren.

Wichtig für Flotten mit Transportambitionen: Das Kofferraumvolumen im Variant wuchs um 47 Liter auf 650 Liter, in der Limousine um 21 Liter auf 586 Liter.

Phaeton-Feeling | Analog zum expressiven Äußeren gestaltet sich auch der Innenraum. Mit einem prägnanten Horizontalband mit durchgehenden Luftausströmern und einer streifenförmigen Ambientebeleuchtung präsentiert sich auch das Interieur exklusiver als je zuvor. Die „Phaetonisierung“ der Mittelklasse schreitet aber auch mit einer Fülle von Assistenzsystemen und Technologien wie dem komplett digitalen Kombiinstrument „Active Info Display“, ausfahrbarem Head-up-Display oder dem App-basierten „Rear Seat Entertainment“ für Tablet-Computer voran.

Zehn neue Motoren | Wichtig für die auf Kosteneffizienz getrimmten Fuhrparks: Der neue Passat ist nicht nur optisch, sondern auch

physisch leichter geworden – um 85 Kilo. Der Verbrauch der neuen Motoren – erhältlich werden zehn direkteinspritzende, zwischen 120 und 280 PS leistende Otto- und Diesel-Turbomotoren sein – soll 20 Prozent niedriger ausfallen als bei der siebten Generation. Damit sinken auch die CO₂-Werte. Für den größten Diesel, den 2.0 TDI SCR BMT 4Motion mit 240 PS, gibt VW einen kombinierten Verbrauch von 5,3 Litern pro 100 Kilometer an (CO₂: 139 g/km). Alle Versionen sind mit Start-Stopp-System und Rekuperationsmodus ausgestattet.

Für Green-Fleet-Verfechter wird es erstmals auch einen Plug-In-Hybrid geben, der bis zu 50 Kilometer rein elektrisch fahren können soll.

Wie beim Vorgänger wird es den neuen Passat in den drei Ausstattungsversionen Trendline, Comfortline und Highline geben.

Preise | Bleibt da noch die Kostenfrage für den neuen kleinen Bruder des Phaeton. Volkswagen verspricht mit der achten Generation „mehr Passat denn je fürs gleiche Geld“, und das kommt ungefähr hin: Die Limousine wird in Deutschland ab 21.744 Euro zu haben sein und damit für nur gut 400 Euro mehr als bisher. Das Basismodell des Variant soll für 22.647 Euro in Fuhrparkbesitz übergehen. Bestellbar ist der neue Luxusliner ab sofort, doch noch bis November müssen sich Vertriebler, User-Chooser & Co. gedulden, bis sie die Mittelklasse der Superlative entern können. | *Mireille Pruvost*