

**Z**ugegeben: Die Idee von einem auf einem Volumenmodell basierenden viertürigen Coupé mit betont designorientierter Formensprache ist nicht neu. Mercedes hat sie mit dem auf der E-Klasse aufbauenden CLS bereits erfolgreich vorexerziert. Nun hat auch VW mit dem ab Juni erhältlichen Passat CC die Idee, die Linie eines Gran Turismo mit den praktischen Vorzügen einer Limousine zu kombinieren, aufgegriffen.



## Flugzeuge im Bauch

**Als Limousine und Variant steht der VW Passat als Synonym für pure Vernunft. Als CC weckt er Emotionen.**

Resultat: ein gleichermaßen dynamischer wie eleganter Viersitzer, der, je öfter man ihn anschaut, immer schöner wird. Ein Auto, das nicht nur den Kopf, sondern auch den Bauch anspricht. Angesichts der Tatsache, dass sich die Schnittmenge an Gleichteilen mit Limousine und Variant außen auf die Türgriffe beschränkt, kein Wunder. Auch die Maße sind – bei identischem Radstand – anders. So weist das Datenblatt gegenüber der Limousine ein Plus von 3,1 bzw. 3,6 Zentimetern bei Länge und Breite sowie ein Minus von fünf Zentimetern in der Höhe aus.

Im Gegensatz zum knackigen Design ganz Limousinenlike fällt das Kofferraumvolumen aus. Mit 535 Litern ist es nur 30 Liter geringer als bei der Ausgangsbasis. Und: eine praktische Durchlade ist Serie, asymmetrisch geteilte Rücksitzlehnen optional (164 Euro) erhältlich.

Das Cockpit stammt aus dem normalen Passat, wirkt al-

erdings dank modifizierter Mittelkonsole und neuen, an den Phaeton angelehnten Instrumenten deutlich hochwertiger und edler. Gleiches gilt für die gänzlich neu gestalteten Lenkräder, Dekorleisten und Türverkleidungen.

Dass sich Fahrer und Beifahrer tadellos aufgehoben fühlen, liegt neben großzügigem Platzangebot und komfortabler Serienausstattung auch an den im Comfort-Coupé (CC) serienmäßig verbauten Sportsitzen, die auf Wunsch erstmals mit aktiver Belüftung erhältlich sind.

Auch im Fond wartet der CC mit zwei bequemen Einzelsitzen auf. Bemerkenswert ist sicherlich die Tatsache, dass Erwachsenen mit Normalstatur in Sachen Einstieg und Kopffreiheit trotz des niedrigeren Daches gegenüber der Limousine kaum Zugeständnisse abverlangt werden. Die prima Kniefreiheit ist sogar identisch. Grund genug, für Fuhrparks ihre Car Policy für



**Welcome:** Zwischen den beiden als Einzelsitze ausgeformten Fondplätzen befindet sich eine Mittelkonsole und ein Ablagefach mit Getränkehaltern.

Coupés zu öffnen, denn dass der Newcomer mit seinen rahmenlosen Seitenscheiben die um Längen schönere und motivierendere Passat-Limousine ist, steht außer Frage.

Ebenfalls dafür spricht der Umstand, dass der Passat CC auch mit dem neuen, in jeder Beziehung überzeugenden Zweiliter-Common-Rail-TDI angeboten wird, von dem es im Laufe des Jahres neben der 140-PS-Version noch eine 170-PS-Variante geben wird. Getriebeseitig kann der „kleine“ TDI mit manueller Sechsgangschaltung oder DSG bestellt werden.

Als absoluter Leckerbissen für Komfort und Fahrdynamik entpuppte sich bei ersten Test-



**Edel:** modifiziertes Passat-Cockpit mit neuen Türverkleidungen

fahrten die adaptive Fahrwerksregelung DCC (861 Euro), mit der sich Lenkung und Dämpfer in drei Stufen einstellen lassen. Weitere Innovationen sind die selbstabdichtenden Serienreifen ContiSeal und ein selbstständig gegenlenkender Spurhalteassistent „Lane Assist“ (433 Euro).

Fazit: ein echter Hingucker mit Limousinenqualität. MMD

### VW Passat CC

Modell	1.8 TSI	3.6 V6 4Motion	2.0 TDI
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.798	V6/3.597	R4/1.968
Leistung (kW/PS/min)	118/160/5.000	220/300/6.600	103/140/4.200
Drehmoment (Nm/min)	250/1.500	350/2.400	320/1.750
L x B x H (mm)	4.799/1.855/1.417		
0 – 100 km/h (s)	8,6	5,6	9,8
Spitze (km/h)	222	250	213
Normverbr. (l/100 km)	7,6 S	10,1 SP	5,8 D
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	180	242	153
Preis (netto/Euro)	25.462	34.286	25.861



Als TDI kostet der CC nur 1.300 Euro mehr als die vergleichbare Limousine.