



Foto: VW

Die neue Passat-Front wirkt noch breiter und markanter. Der GTE bekommt nach wie vor spezielle Tagfahrlichter im VW-Elektro-Stil

Update für den Vertreter-Liebling

Nach gut vier Jahren verpasst VW dem Passat ein Facelift. Optisch ändert sich wenig, dafür ziehen Hightech-Features in den Mittelklässler ein, die nicht nur für Fuhrparkmanager von Interesse sind.

Er ist der Prototyp des Vertreter-Wagens und seit Jahrzehnten ein Kassenschlager: der VW Passat. 1973 als Audi 80-Ableger gestartet, hat sich vor allem der Kombi (Variant) mit viel Platz und guter Qualität schnell einen Platz in den Herzen von Vätern und Handelsreisenden erobert. Mit einem Anteil von gut 25 Prozent liegt der Variant heute in der Mittelklasse in Europa unangefochten vorn, die Limousine wird nur knapp von der Mercedes-Benz C-Klasse

auf den zweiten Rang verdrängt. Damit das so bleibt, frischt VW die 2014 vorgestellte (achte Passat-Generation) auf und läutet das Ende einer Ära ein: Seit 42 Jahren wird der Passat in Emden gebaut, und wenn die Facelift-Version auf dem Genfer Autosalon im März ihre Premiere feiert, läuft rund tausend Kilometer nördlich der dreißigmillionste Passat vom Band. Doch mit dem Start der nächsten Generation verlagert Volkswagen die Produktion nach Tschechien, wo

der VW mit seinem Schwestermodell Škoda Superb gefertigt wird.

Immer online

In den kommenden Jahren aber dürfen die Werker in Osfriesland erstmal noch neue Front- und Heckschürzen montieren: Vorne fallen die neuen LED-Scheinwerfer und -Nebelleuchten auf, hinten gibt es modifizierte Endrohre und geänderte Leuchtdioden. Mit dem Facelift hält die „Klick-Klack-Funktion“ bei den Rückleuchten Einzug: Beim Bremsen wird das Licht nicht nur heller, sondern ändert seine Grafik, um mehr Aufmerksamkeit zu erzeugen.

Auch innen wartet der Passat mit Hightech-Features auf: Die mit drei Layouts anpassbaren, digitalen 11,7-Zoll-Instrumente (optional) punkten mit besserer Auflösung und die dritte Ausbaustufe des „Modularen Infotainment-Baukasten“ bringt eine neue Software hinter den wahlweise 6,5, 8,0 oder 9,2 Zoll großen Touchscreen in der Mittelkonsole. Das Premium-System orientiert sich bei der Anzeige des VW Touareg und der Fahrer kann einzelne Kacheln nach Gusto mit Funktionen belegen. Dass

Digital, aufgeräumt, akkurat. So wollen es Passat-Insassen haben



Foto: VW

der Passat mit der neuen Technik immer online ist, versteht sich von selbst.

Mehr Konnektivität für Flotten

Ebenfalls serienmäßig an Bord ist der Online-Dienst „We Connect“: Darunter bündelt VW Services, wie die Möglichkeit per App mit dem Auto zu kommunizieren, einen digitalen Schlüssel an andere Fahrer weiterzugeben oder Lieferdiensten den Zugang zum Kofferraum zu gewähren, um dort Pakete abzulegen. Außerdem soll es zukünftig möglich sein, Parkscheine direkt im Infotainmentsystem zu lösen.

Speziell für Flottenkunden mit bis zu 50 Fahrzeugen bietet VW „We Fleet“ an. Über die Verbindung zum Auto sieht der Flottenmanager den Standort, bekommt Service- und Warnmeldungen zugespielt, hat Zugriff auf die Verbrauchswerte und kann sehen, wie effizient und materialschonend gefahren wird. Die Fahrer können über die We-Connect-App ein digitales Fahrten- und Tankbuch führen. In einer späteren Ausbaustufe ist ein Messaging-Dienst

denkbar, über den der Flotten-Chef Nachrichten an einzelne Autos schicken kann. Zu den Kosten verrät VW noch nichts. Überhaupt schweigen sich die Wolfsburger bis zur Messepremiere noch zu den Preisen aus. So viel vorweg: ausstattungs-bereinigt wird er nicht teurer. Dass ein paar mehr Euro als bisher fällig werden, liegt also zum Beispiel an den serienmäßigen LED-Scheinwerfern. Gegen Aufpreis ist auch die aus dem Touareg bekannte Matrix-Technologie zu haben. Außerdem hat VW das Angebot an Assistenzsystemen aufgestockt. Unter dem Namen „Travel Assist“ werden jetzt Abstandstempomat und automatische Spurführung zusammengefasst: Bis 210 km/h hält der Passat nicht nur die Distanz zum Vordermann, sondern berücksichtigt auch Tempolimits und Navidaten und verzögert vor Kurven automatisch. Der Lenkassistent schaut sich das Verhalten des Fahrers ab und greift damit weniger ein als bisher.

Ganz ohne die Fahrerhand am Volant gestattet es der Gesetzgeber nicht. Um seine Aufmerksamkeit zu demonstrieren,

waren bislang kleine Lenkbewegungen des Fahrers nötig. Im neuen Passat gibt's nun ein kapazitives Lenkrad, das Berührungen erkennt. Und: Merkt der Passat, dass der Fahrer auch nach einer aufwendigen Warnkaskade nicht eingreift, bringt der Emergency Assist den Wagen, wann immer möglich, am rechten Fahrbahnrand zum Stillstand.

Mehr Reichweite

Nur wenig hat sich an den Motoren getan. Zur Wahl stehen drei Benziner (150, 190 und 272 PS), vier Diesel (120, 150, 190 und 240 PS) und der Plug-in-Hybrid GTE. Der fährt weiterhin mit einer Kombination aus 1,4-Liter-Otto mit 150 PS und 85-kW-E-Motor vor (Systemleistung: 218 PS), hat aber eine größere Batterie bekommen. Die speichert nun Strom für 55 WLTP-Kilometer. Der Vorgänger schaffte mit Ach und Krach 50 Kilometer im NEFZ-Zyklus, hier punktet der neue mit derer gut 70. Die Ladezeit an der Haushaltssteckdose (zehn Ampere) liegt bei akzeptablen sechs Stunden. *mg*

Klein-Diesel

Kleinwagen und Diesel werden immer rarer. Schön, dass Ford eine Ausnahme parat hält. Der Ka+ startet ab 13.000 Euro mit dem Selbstzünder im Bug. Gut für Kilometerfresser, die auf Blech verzichten können.



Foto: Rocco Swantusch

Mit den montierten Winterrädern kommt das „Offroad-Design“ nur halb zur Geltung

Der Ka+ ist ein klassisches City Car, das sich in jeder Stadt weltweit wohlfühlt. Klein, geräumig, günstig. Nun wird der Stadtfloh leicht angehoben (plus 23 Millimeter) und gehört fortan zur Active-Familie von Ford. Parallel erhält er – etwas anachronistisch – einen Diesel verpasst, der ab dem Niveau Cool & Connect orderbar ist. Braucht es diese Kombi wirklich? Der Selbstzünder sorgt mit seinen 95 PS auf jeden Fall für Schwung im Active. Die fünf Schaltgassen sind zwar lang ausgelegt, aber das Zusammenspiel zum Motor funktioniert tadellos.

Bisschen Offroad muss sein

Platz gibt es vor allem in Form von Kopffreiheit. Bei den Knien kommt es auf den Vordermann an, ob er seine Bewegungs-

freiheit auf den vorderen Sitzen wahrnimmt. Freisprechanlage, Tempomat und das Zentralsdisplay sind gute Features. Den Sparpreis des Ka+ bemerkt man dem Top-Niveau (Active), das mit der höheren Sitzposition und der dezenten Offroad-Optik an den Radkästen punkten will, eigentlich nur beim Öffnen des Kofferraums. Per Knopfdruck löst sich das Schloss und als Griff dient eine karge Aussparung im Blech. Kein Drama, aber doch ungewohnt. Der Kleine ist eben in vielen Städten zuhause und wird nicht von ungefähr neben Rumänien auch in Indien gebaut. In der Basisversion bleibt der Ka+ deutlich unter 9.000 Euro (Trend ab 8.395 Euro), die gut ausgestattete Active-Version landet im fünfstelligen Bereich – ab 11.336 Euro für den 85-PS-Benziner und 13.017 Euro für den 95-PS-Selbstzünder. *Rocco Swantusch*