



Die neue VW-Welt erstrahlt nun auch im Mittelklasse-Bestseller



Gerade der Plug-in-Hybrid und die sparsamen Evo-Motoren werden den Passat in die nächsten Jahre tragen. Was kommt dann?

Im leisen Wohlfühlbereich

Symptomatisch für die Autobranche kämpft der Flottenkönig um sein Ansehen. Das Update bringt eine tolle Plug-in-Hybrid-Version, neue Sparmotoren und ein Entertainment-Refresh. Aber es bleiben auch Baustellen.

B8 II lebt! Einzelne – auch Fuhrparkleiter – sorgten sich, um die Zukunft des Flottenkönigs. Nun steht er wieder vor einem und wartet auf die erste Ausfahrt – im Herbst dürfen dann alle auf Tour gehen. Der König lebt also als Facelift der achten Generation B8 II weiter. Und B9 soll kommen. 2022 oder 2023. So weit die vage Aussicht seitens VW.

Jahrzehntelang dieselte der Mittelklasse-King durch die Lande und startete seine Reise zuletzt in Emden. Diesem traditionellen Vielfahrer-Erfolgs-Code setzte zunächst das Kürzel SUV zu, jetzt kommt die E-Zukunft als Unbekannte hinzu. Aber man wird auch hierauf Lösungen finden in Wolfsburg, nicht umsonst ging Anfang April dieses Jahres der 30. millionste Passat in Ostfriesland vom Band – und natürlich als Doppelherz. Just jener GTE Variant mit Plug-in-Hybrid-Antrieb in „Pyrit Silber Metallic“ steht fortan für Testfahrten parat. Zwar haben wir den ersten Ausflug nicht mit dem Jubilar verbracht, aber mit einem

seiner GTE-Brüder. Und gerade hier, im Wohlfühlbereich der 0,5-Prozent-Versteuerung, soll das Facelift zünden. Jeder siebte soll ein Plug-in werden, so die VW-Hoffnung – bisher sind es lediglich vier Prozent.

55 Kilometer im E-Modus

Mit dem größeren Batterie-Paket (von 9,9 auf 13 kWh, geladen wird mit maximal 3,6 kW) surrt der Emdener nun bis zu 55 Kilometer – zumindest nach dem WLTP-Zyklus. Vom Start weg bleibt der mitreisende 1,4-Liter-Ottomotor auf Befehl ein stummer Begleiter und steuert erst ab Tempo 140 seinen Teil zur Gesamtleistung (210 PS) bei. Bislang wurde es bereits ab 130 km/h ein Zweiklang der Motoren, wobei natürlich der Benziner außerhalb von kurzen Schubphasen die Hoheit bei Hochtempo übernimmt. Den kurzen E-Boost kann man allerdings auch auf kurvenreichen Landstraßenpassagen sehr elegant einpflegen,

was die Fahrfreude erhöht. Diese ist im weiterhin gut austarieren Mittelklasse-Klassiker recht hoch. Ein stufenloser Regler stimmt nun das Fahrwerk noch präziser auf die jeweiligen Eigenheiten des Fahrers ab. Der GTE ist dabei übrigens bereits jetzt Euro-6d-sauber. Dieser nächste Standard greift zwar erst ab 2021, dafür muss man auf den Hybriden auch noch etwas mit der Bestellung warten – ab Herbst wird er orderbar sein.

Das gilt leider auch für die neuen Spar-Selbstzünder mit dem Zusatz Evo. Der 150-PS-Diesel aktiviert mit der Sechsganghandschaltung oder dem 7-Gang-DSG zwischen 340 und 360 Newtonmeter und soll die bisherigen Verbrauchsnormwerte um acht bis zehn Gramm drücken können, so die Prognose für den künftigen Top-Seller. Ein wenig Verkaufsdruck wird er sicherlich wie bereits beim B8 gerade vom 190-PS-Diesel erhalten, der kontinuierlich immer mehr Anhänger fand. Eingerahmt

Motoren und Verbräuche (Variant, WLTP-Angaben)

Ottomotoren

1.5 TSI Evo, 150 PS – noch nicht verfügbar

2.0 TSI DSG, 190 PS, 6,4 l/100 km, 146 g CO₂/km – ab 33.466 Euro

2.0 TSI 4M. DSG, 272 PS, 7,1 l/100 km, 163 g CO₂/km – ab 41.954 Euro

Plug-in-Hybrid

GTE, 160 kW/218 PS – noch nicht verfügbar

Dieselmotoren

1.6 TDI DSG, 120 PS, 4,4 l/100 km, 116 g CO₂/km – ab 30.105 Euro

2.0 TDI DSG, 190 PS, 4,6 l/100 km, 120 g CO₂/km – ab 36.210 Euro

2.0 TDI 4M. DSG, 190 PS, 5,0 l/100 km, 132 g CO₂/km – ab 38.059 Euro

2.0 TDI 4M DSG, 240 PS, 5,9 l/100 km, 157 g CO₂/km – ab 42.684 Euro

wird das Dieselquartett, das wie gewohnt bis zu 2,2 Tonnen Anhängelast an den Haken nimmt, vom 120-PS-Einsteiger und dem doppelt so starken Top-Selbstzünder. Der kleinste DSG-Diesel kostet 30.105 Euro.

Ist die Frage der Antriebsart und der Leistungsfähigkeit geklärt, muss sich der Dienstwagenfahrer mit den Feinheiten von „Business“, „Elegance“ und „Alltrack“ auseinandersetzen. Der Offroader ist dabei

die dem Rücken schmeicheln, wenn der Passat-Wind einsetzt und über Kilometer hinwegbläst. Wenn es dann in den Abend geht, entfaltet das optionale LED-Matrix-Licht (IQ Light LED aus dem Touareg) seine volle Wirkung.

Eine Matrix anderer Art ist das Infotainmentsystem MIB 3, das die Konnektivität – unter anderem Apple Carplay – auf den Monitor bringt. Dieser misst 11,7 Zoll im

We connect fleet: Digi-Fahrtenbuch und Poolwagenverwaltung.

zwei Zentimeter höher als der Standard-Passat und hebt sich dank der wirksamen Seiten-Planken und Radkastenverkleidungen sichtbar ab. Das Offroad-Paket (Anfahrhilfe und Downhill-Assist) stammt vom Tiguan und sorgt für Komfort jenseits ausgetretener Pfade.

Komfortabel und anschmiegsam zeigt sich auch das Leder im Interieur, das weniger hart und dafür mit etwas lebendigerer Nahtführung den Passat auskleidet. Das ist bequem und stimmig zu den AGR-Sitzen,

Durchmesser – was aktuelles Polo-Niveau ist. Optional helfen die Flottenservices der Marke „We connect fleet“ dabei ein digitales Fahrtenbuch zu führen oder den Passat als Poolwagen zu managen – inklusive der Digitalisierung von Tankdaten mittels dem Abfotografieren des Tankbelegs. Wer nun statt dem iPhone ein Samsung-Modell bei sich führt, kann den Autoschlüssel auch per Code aufs Smartphone gespielt bekommen. Bei Apple-Nutzern geht dies noch nicht.



Der König bringt bisher das Kombi-Gardemaß von 1.780 Litern Volumen mit



Schnellladen geht hier nicht: 3,6 kW nimmt der Emdener maximal an

Ob es nun ein Vielfahrer oder viele Fahrer werden, die den Mittelklässler steuern, sie werden jene Helferlein schätzen, die nicht nur klangvolle Namen, sondern auch viel Verantwortung übernehmen. So definiert sich auch der „Travel Assist“, der die gängigen Assistenten zusammenfasst und beispielsweise den ACC bis Tempo 210 autark agieren lässt. Die Infos über mögliche brenzlige Fahrsituationen (Stauende) oder unübersichtliche Kurven sammelt der Helfer über die Navidaten (auch ohne aktive Routenführung) und die Frontkamera und warnt oder greift wahlweise ein.

Der Emergency Assist, der noch im aktuellen Arteon im absoluten Notfall den Wagen auf der Autobahn selbstständig auf den Standstreifen lenkt, wanderte allerdings nicht mit ins Portfolio des Bruders – rechtliche Bedenken bremsen ihn aus, weshalb er auch nach dem Facelift des Arteon offline gehen wird. Geerbt hat der Passat allerdings das Head-up-Display auf der Plexiglasscheibe. Was etwas antiquiert wirkt, ist dem mangelnden Bauraum geschuldet, der einer auf die Fahrergröße angepasste Projektion auf die Frontscheibe entgegenstand. Probleme wie diese zeigen, warum manch einer froh sein wird, dass es den Flotten-König in der jetzigen Form doch noch gibt. *Rocco Swantusch*