



VW Passat CC

Corps Consulaire

Warum steht denn das „CC“ am Heck des neuen Passat? Man sollte es neben der Nummerntafel vorne und hinten montieren. Damit gleich klar ist, worum es sich hier handelt: um einen wahrhaft diplomatischen Wagen.

■ Naja, nicht ganz „diplomatisch“, denn dann müsste er ja „CD“ als Taferl haben. Seit dem Wiener Übereinkommen für diplomatische Belange nämlich, ist das Führen der beiden Bezeichnungen „CC“ und „CD“ international geregelt. Die entsprechenden Plaketten allein wären aber noch nicht so ganz was Besonderes, aber die Wagen, die so geschmückt sind, haben Steuerfreiheit. Und vielleicht noch wichtiger: sie haben volle Immunität. Welch eine Perspektive. Solange es aber nicht geklärt ist, ob es die Staatsgewalt auch so sieht, wie wir es gerne sehen würden, können wir uns zwar



am Auto freuen, diese Privilegien allerdings noch nicht genießen. Dafür andere. Und die werden mit jedem Passat CC automatisch mitgeliefert.

■ Beginnen wir mit den Äußerlichkeiten. Nicht ganz neu ist die Form eines viertürigen Coupés. Der besternte Mitbewerber hat die Silhouette sozusagen schon vorgehüpft. Aber sie ist immer wieder schön anzusehen. Vor allem wenn sie – wie beim neuen Passat CC – so aufgefrischt daherkommt. Wie ein Pfeil und Bogen spannt sich die Linie vom Vorbau bis zum Kofferraum und der kleine Knick bei der Windschutzscheibe stört die Harmonie nicht



wirklich. Der Übergang zum Kofferraum passiert unmerklich und irgendwie ist klar, dass das Auto da hinten jetzt aufhört. Aufhören muss. Die Türen besitzen rahmenlose Scheiben, wie es sich für ordentliche Coupés halt gehört und eingefasst sind sie mit einer Chromleiste, die den Bogen des Daches unterstreichen. Und um die Seitenansicht durch nichts zu beeinträchtigen füllen die Räder die Radhäuser so richtig prall aus. Siebzehnzöller serienmäßig eben.

■ Schauen wir uns nun den Passat CC von innen an. Beim Aufsperrn der Türen eine kleine Überraschung. Die Scheiben senken sich ein wenig, sobald man entriegelt. Dies hat zur Folge, dass sowohl das Öffnen, mehr aber noch das Schließen problemloser erfolgt als normal, da kein Unter- oder Überdruck mehr entstehen kann. Gut gemacht. Das Lenkrad. In Reichweite, in guter sogar und angenehm anzu-



Reisekomfort im Fond für vier, Armlehne, Ablagefach und Getränkehalter inbegriffen

greifen, gar nicht so selbstverständlich wie man meint, in einer Welt der knackwurstdicken Rettungsringe die manchmal als ach so sportlich angeboten werden, verstellbar in alle Richtungen, und ausgestattet mit allerlei Knopfwerk.

■ Große Leibesübungen zum Bedienen der Schalter in der Mittelkonsole sind also nicht mehr von Nöten und die 1,25 Kalorien, die man damit spart, sind schon was wert. Oder gibt's die Knöpfel am Lenkrad vielleicht, damit die SMS-gewöhnten Daumen auch während der Fahrt etwas zu tun haben? Nein, Spaß beiseite, auf diesen Minischaltern kann man ein Menge abrufen oder einstellen, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen.

■ Die Sitze. Sie sind einwandfrei. Gute Seitenführung und hervorragender Halt. Und hinten? Da hat der Passat CC auch so was wie Einzelsitze. Aus dem Vollen gehauen, sozusagen. Dazwischen eine breite, heraus klappbare Armlehne - auch als Durchreiche für Skier gedacht - und zwischen den Sitzflächen ein Ablagefach mit Getränkehaltern und Jalousie. Wenn ich mir aber vorstelle, darauf sitzen zu müssen, wenn mich die Vater, Mutter und zwei Kinder-Familie überraschender Weise doch einmal mitnimmt, weiß ich nicht, ob ich das Rollo beim Fach lieber offen oder geschlossen hätte. Und wenn ich mir vorstelle, dass das Fach vielleicht auch noch gekühlt ist? Nein, keine Gefahr, denn das wird ohnedies nie vorkommen, der Passat CC ist ja ein reiner Viersitzer.

■ Apropos gekühlt. Volkswagen bietet beim CC erstmals eine neu entwickelte Regelung für die Klimaanlage, die selbst erklärend und recht übersichtlich aufgebaut ist. Überhaupt sind die meisten Bedienungsfunktionen freundlich und

kennt und schätzt die Architektur ohnedies.

■ Kommen wir zum Fahren. Dazu brauchen wir natürlich einen Motor und da hätten wir gerne einen Guten. Volkswagen bietet dafür mehr, nämlich gleich drei Gute. Als Einsteiger, was die reine Motorleistung betrifft, den TDI - Diesel mit vorerst 140 PS, später wird es ihn auch mit 170 Pferden geben. Ein wenig brummig, aber drehmomentstark. Und sparsam bis zum Geht-fast-nicht-mehr, der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,8 Liter. Und das für richtig viel Auto. Die Beschleunigung? Unter 10 Sekunden bis hundert, mehr als ausreichend.

■ Wer's etwas flotter angehen will und nicht unbedingt einen Diesel



Interessante Option: das 7 Gang DSG

wünscht, wird zum TSI greifen, dem - kleineren - Benziner, mit 160 PS. Unserer Meinung nach eine ideale Kombination im Passat CC. So laufruhig, wie noch vor ein paar Jahren nur 6-Zylinder sein konnten und gleichzeitig mit überraschendem Drehmoment ausgestattet, ist der 4-Zylinder-Turbomotor - gleichzeitig angenehm leise. Kraft genug für jede herrschaftliche, also dem Passat CC angemessene Fortbewegung und gleichzeitig kräftig genug, um auf flotten Landstraßen jeden Hutfahrer überholen zu können. Serienmäßig hat der FSI ein Sechsgang-Schaltgetriebe, aber zu kriegen ist auch das komplett neu entwickelte 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe DSG. Und wer immer schalfauler wird, kommt daran wohl kaum vorbei. So ganz ohne Sprit läuft der Motor natürlich nicht, an die 7,6 Liter sind erreichbar. Die Beschleunigung von Null auf Hundert in 8,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 222 km/h. Nachgelegt wird von VW dann gegen Ende 2008 die nächste Leistungsstufe



mit 200 PS, die angeblich alles ein bisschen besser kann.

■ Top-of-the-Pops ist der V6 mit 300 PS. Klingen tut er fast wie ein 8-Zylinder, vor allem wenn man ihm einmal die Sporen gibt. Obwohl einem das fast unbotmäßig vorkommt, denn mit dieser Motorisierung sollte man den Passat CC eher nur herrschaftlich bewegen. Gelassen und souverän also. Aber irgendwie ruft er ab und zu fast danach, dass man – pardon – die Sau raus lässt, denn sie ist ja da. Natürlich nicht die Sau sondern die Kraft und das Drehmoment. Die nackten Daten dazu. Maximales Drehmoment: 350 Newtonmeter, Null bis 100 in 5,6 Sekunden und ein Verbrauch von rund 10 Litern.

■ Serienmäßig besitzt das Topmodell den Allradantrieb 4Motion und das automatisierte Doppelkupplungs-Getriebe DSG. Als Schalter eigentlich nicht wirklich vorstellbar. Zum guten Fahren gehört aber auch ein entsprechendes Fahrwerk. Und das hat der Passat CC. Behilflich für den wirklich guten Eindruck auf Autobahnen genau so wie auf Landstraßen, ist natürlich der lange Radstand. „Länge läuft“, wussten schon die Konstrukteure der automobilen Anfangszeit. Was aber den Passat darüber hinaus so bemerkenswert macht, sind seine elektronisch-mechanischen Kooperationen, wie zum Beispiel die „adaptive Fahrwerksregelung DCC“. Sie bietet drei Programme von „Normal“ über „Sportlich“ bis „Comfort“. Entscheidend ist aber, dass sich das Fahrwerk immer an die Gegebenheiten der Fahr-

bahn anpasst.

■ Wichtig und in Zukunft auch etwas, das helfen wird Versicherungskosten



Der V6 FSI ist die Top-Motorisierung im neuen CC

zu sparen, ist ein weiteres Gimmick beim CC: der „Lane Assist“. Nein, das ist nix zum „zurücklähnen“, sondern eine elektronische Hilfe, um auf der ei-

genen Fahrbahn zu bleiben. Wenn man müde oder unkonzentriert wird. Eine Kamera über dem Innenspiegel

fühlt es sich an, als ob jemand anderer mitlenken würde.

■ Das Auto lenkt leicht, aber dennoch gut spürbar gegen die eingeschlagene Richtung, also weg von den Linien. Wenn man dann dennoch stärker einschlägt, da die Linien zwecks Überholmanöver überquert werden müssen, gibt das System seine Widerstand auf. Die deutsche Allianz-Versicherung hat schon angekündigt, bei dieser Ausstattung Rabatte zu gewähren und da werden die Österreicher wohl nicht lange nachstehen.

■ Das Resümee. Ein gelungener Wagen. Verheißt von außen Tolles und kann es von innen auch fast halten. Bequem, schnell und genügsam, wenn man's darauf anlegt. Auf jeden Fall ein Hingucker. Bestellungen werden ab sofort angenommen, die ersten Auslieferungen erfolgen ab Mitte Juli 2008.

Text: Richard Kaan

Fotos: Werk

überwacht den Abstand zu Leit- oder Sperrlinien, arbeitet ab rund 65 km/h und funktioniert auch. Dann, wenn man sich diesen Linien zu sehr nähert,

Daten & Werte

Motor	1.8 FSI	V-6 FSI	2.0 TDI
Zylinder	4	6	4
Hubraum (ccm)	1.798	3.597	1.968
Max kW/PS bei U/min	118/160/5.000	220/300/6.600	103/140/4.200
Max Nm bei U/min	250/1.500-4.200	350/2.400-5.300	320/1.750-2.500
Fahrleistungen			
V-max (km/h)	222	250	213
0-100 km/h	8,6	5,6	9,8
Verbrauch (l/100 km)	7,6	10,1	5,8
CO ₂ -Emission (g/km)	180	242	153
Preis, ab	33.000.-	50.200.-	34.900.-