Vorstellung VW Passat: Elektrifiziert, automatisiert und voll vernetzt

Von Michael Kirchberger

Wenn sich VW der Pflege des Passat widmet, dann geschieht dies immer mit ausgeprägter Umsicht. Zu Recht, denn das größte Modell im Limousinen-Portfolio ist neben dem Golf vom Urgestein der Marke. Einst aus dem eher glücklosen 411 hervorgegangen, der noch mit Heckantrieb dem Käfer davonfahren sollte, besetzt der nach dem klassischen Tradewind benannte Mittelklassewagen heute die Spitzenposition im Modellangebot. Bei 35 720 Euro beginnt die Preisliste des viertürigen Stufenheckmodells, der traditionsgemäß Variant genannte Kombi startet bei 35 825 Euro.

Beim Design ist die Zurückhaltung besonders auffällig. Eine dezent veränderte Frontpartie mit neuem Grill und modifiziertem Tagfahrlicht sind die auffälligsten Kennzeichen. Ein neuer Stoßfänger macht das Heck markanter, LED-Leuchten gibt es vorn und hinten. Die Dimensionen der Leichtmetallräder liegen zwischen 17 und 19 Zoll, drei neue Lackfarben erweitern das Spektrum. Innen ersetzt ein hinterleuchteter Passat-Schriftzug mittig am Armaturenbrett positioniert die bisherige Uhr mit analoger Anzeige, eine offene Ablage darunter kann auf Wunsch mit einer Ladeschale für Smartphones bestückt werden. Neue Dekore und Stoffe sowie angepasste Türverkleidungen bringen mehr Frische an Bord, Ambiente-Beleuchtung unterstützt dabei mit bis zu 30 verschiedenen, variablen Farben.

Acht verschiedene Triebstränge stehen für den Passat bereit, wenn er im September zu den Händlern rollt. Das Leistungsspektrum reicht von 120 PS (88 kW) bis 276 PS (200 kW). Neben den Benzinern mit 150 PS (110 kW), 190 PS (140 kW) und 272 PS (200 kW) bringt ein Hybridantrieb den Passat voran. Er basiert auf dem des bisherigen GTE, ist aber um 31 Prozent leistungsfähiger geworden.

Vor allem die mögliche Fahrstrecke im reinen Elektrobetrieb ist dank eines kräftigeren Akkus auf 55 Kilometer im WLTP-Messzyklus gestiegen. Das entspricht etwa 70 Kilometern Reichweite nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren, sie lag beim Vorgänger noch bei 50 Kilometern. Die Batteriekapazität ist von 9,9 auf 13 kWh gewachsen. Der Akku lässt sich am Haushaltsanschluss in etwa 5,5 Stunden, mit einer Wallbox bei 360 Volt in weniger als 4,5 Stunden aufladen.

Das Motorenduo unter der Haube setzt sich aus einem 1,5-Liter-TSI-Vierzylinder, der es auf 156 PS (115 kW) bringt und einem 115 PS (85 kW) starken Elektromotor zusammen. Rein elektrisch wird der GTE bis zu 130 km/h schnell, arbeiten beide Maschine als Ensemble, liefern sie 218 PS (160 kW) und verleihen dem Teilzeitstromer eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Der bislang theoretische Verbrauch von 1,8 Litern auf 100 Kilometer ist noch inoffiziell, da der Wagen noch nicht im Verkauf ist und daher keine Verbrauchsangabe erforderlich ist. In 7,4 Sekunden beschleunigt der rund 1,8 Tonnen schwere GTE Passat über das Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen von 0 auf 100 km/h. Als Spitzendrehmoment für das System gibt VW 400 Newtonmeter (Nm) an.

Das Kofferraumvolumen hat unter der größeren Batterie nur maßvoll gelitten, es ist um rund 140 Liter gesunken, da die Reserveradmulde nun anderweitig genutzt wird. Das gesamte Ladevolumen liegt immer noch deutlich über 1700 Liter. Außerdem, und das wird alle Gespannfahrer erfreuen, gehört der Passat GTE zu den wenigen Hybridfahrzeugen, die zum Zugwagen taugen. Immerhin 1600 Kilogramm darf er auf den Haken nehmen. Die Hybridversion wird als Limousine und als Variant angeboten, die Preise liegen bei knapp

50 000 Euro.

In der Dieselabteilung finden sich vier Vierzylinder-Aggregate. Neu ist der Zweilitermotor mit 150 PS (110 kW), der den Namenszusatz Evo trägt und zu einer neuen Motorengeneration der Wolfsburger gehört. Er stellt je nach Art der Kraftübertragung 340 oder 360 Nm bereit. Das manuelle Sechs-Gang-Getriebe verkraftet 20 Nm weniger als das DSG mit sieben Gängen. Wie alle TDI arbeitet der Selbstzünder mit Harnstoffeinspritzung und einem SCR-Katalysator, während seine Kollegen der Abgasnorm Euro 6d Temp genügen, erfüllt er bereits die Vorgaben der 2021 in Kraft tretenden Stufe Euro 6d.

Der Basisdiesel hat 1,6 Liter Hubraum und leistet 120 PS (88 kW), er gibt 250 Nm als Drehmomentspitze bei 1600 Umdrehungen pro Minute (U/min) ab. Sein Verbrauch liegt bei 4,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer, der Variant verlangt 4,4 Liter. Der 2,0 TDI bringt es auf 190 PS (140 kW) und 400 Nm bei 1900 U/min, sein Normverbrauch wird mit 4,5 bis 4,6 Liter Treibstoff angegeben. Spitzenmotorisierung der Diesel ist der gleichgroße Motor mit 240 PS (176 kW), der immer mit dem Allradantrieb 4motion, dem Sieben-Gang-DSG gekoppelt wird und 500 Nm bei 1750 U/min stemmt. Sein Konsum liegt bei 5,8 und 5,9 Liter. Der höherbeinige Offroad-Kombi Alltrack verlangt ebenso viel. Als Spitzentempo erreichen die Limousine 247, der Variant 241 und der Alltrack 239 km/h.

Einen Vorgeschmack auf teilautomatisiertes Fahren gibt der Travel Assist, der bis Tempo 210 die Geschwindigkeit vorausschauend regelt. In Zusammenarbeit mit dem Navigationssystem beachtet er Tempolimits und nimmt rechtzeitig den Druck vom Gaspedal, um den Schwung zu nutzen. Neu an Bord ist auf Wunsch auch der Emergency Steering Assist, der bei einem drohenden Auffahrunfall automatisch ein Ausweichmanöver einleitet. Die Spurerkennung ist im Passat Serienausstattung.

Die Informations- und Unterhaltungssysteme im erneuerten Passat sind auf Wunsch mit einer eigenen SIM-Karte ausgerüstet und daher ständig online. Dies erleichtert die Verkehrseinschätzung des Navigationssystems und ermöglicht gegebenenfalls effizientere Umleitungsrouten. Ein überarbeitetes, digitales Cockpit mit vereinfachter Bedienung und drei verschiedenen Anzeigemodi sowie die intuitive Sprachsteuerung der Systeme geben außerdem ihr Debüt an Bord. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel

Volkswagen Passat Variant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Volkswagen Passat Variant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Passat Variant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volkswagen

Volkswagen Passat Variant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Volkswagen Passat Variant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Volkswagen Passat Variant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Volkswagen Passat Variant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Volkswagen Passat Variant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Volkswagen Passat Variant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

Volkswagen Passat Variant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger