



Der Nobel-Passat

Autoflotte-Test | Elegant und praktisch – so lässt sich der VW Arteon beschreiben. Trotz coupéhafter Linie mangelt es ihm nicht an genügend Platz für Mensch und Gepäck.

— Neues Spitzenmodell bei VW: Angesiedelt über dem Klassiker Passat, steht der Arteon seit Sommer als Nachfolger von CC und – in gewisser Weise – Phaeton bei den Händlern. Anders als der Phaeton rollt das MQB-Derivat Arteon im ostfriesischen Emden aber nur mit Vierzylindern vom Band. Welchen Eindruck der Spitzendiesel im Alltag hinterlässt, klärt der Autoflotte-Test.

Das Testauto | Mehr Arteon geht kaum: Der 240 PS starke Zweiliter-Diesel kommt mit Allrad und Sieben-Gang-DSG. Kombiniert mit der von uns getesteten Top-Ausstattung R-Line liegt der Startpreis bei 44.769 Euro. Unser Testauto kam sogar auf insgesamt 56.294 Euro. Zusätzlich zu den in der R-Line serienmäßigen Gimmicks wie LED-Licht, elektrischer Heckklappe, Klimaanlage, Spurhalteassistent, 18-Zoll-Leichtmetallrädern, Ledermultifunktionslenkrad, adaptivem Fahrwerk, Einparkhilfe vorn und hinten, Fernlichtassistent oder Sitzheizung vorn hielten zahlreiche Extras Einzug in das Testexemplar. Ein Beispiel ist das „Business Premium“-Paket unter anderem mit Drei-Zonen-Klimaautomatik, Front Assist und Navigationssystem „Discover Media“. Zusammen mit dem Fahrerassistenz-Paket für 1.374 Euro (unter anderem adaptiver Tempomat bis 210 km/h, dynamische Fernlichtregulierung, Stau- und Ausparkassistent) kostet es 1.613 Euro. Anstelle des Navigationssystems „Discover Media“ war außerdem die Variante „Discover Pro“ verbaut (dann 1.202 Euro).

Karosserie | Nein, der Arteon ist kein Jaguar. Auch wenn sich eine Kollegin beim ersten entfernten Sichtkontakt schon freute, in einem Modell der englischen Edelkatze



Fotos: Christian Frederik Merentz/Autoflotte

Selbstbewusst | Mehr Grill als beim Arteon gibt es wohl derzeit bei keinem VW. So grenzt sich der Viertürer mit Heckklappe optisch deutlich stärker vom Passat ab als sein Vorgänger CC

chauffiert zu werden – er ist und bleibt ein VW. Aber ein sehr eleganter. Mit 1,45 Metern Höhe, nach hinten abfallendem Dach und rahmenlosen Seitenscheiben nennt sich der neue Spitzen-VW zu Recht viertüriges Coupé – inklusive typisch schlechter Rundumsicht. Trotzdem bietet der Arteon viel Platz. Vorn sowieso, aber auch im Fond mit massig Knieraum und ausreichend Kopffreiheit. Und der über die große Heckklappe gut beladbare Kofferraum ist mit mindestens 563 Litern Fassungsvermögen ebenfalls ferreiseitig. Störend ist nur die innen hohe Ladekante.

Interieur | Insgesamt macht der Arteon-Innenraum VW-typisch einen aufgeräumten und hochwertigen Eindruck. Highlight ist die digitale Instrumentierung (Active Info Display für 429 Euro). Die Anzeigen des inter-

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Großer, gut zugänglicher Kofferraum ▶ Direkte Lenkung und komfortables Fahrwerk ▶ Viel Platz 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Rauer Motorlauf ▶ Ruckig schaltendes Getriebe ▶ Billig wirkendes Head-up-Display

aktiven TFT-Displays mit 31 Zentimetern Bildschirmdiagonale sind gestochen scharf und gut ablesbar. Auch die Menüführungen von Infotainment und Navigation geben markentypisch keine Rätsel auf. Was den Qualitätseindruck trübt: In einem Auto dieser Preisklasse sollte für das Head-up-Display keine Plasticscheibe aus dem Instrumententräger fahren.

Antrieb | Eines kann man dem SCR-gereinigten 240-PS-TDI gewiss nicht vorwerfen: fehlende Power. Beim Tritt aufs Gaspedal spurtet der Wolfsburger unmittelbar los – so macht Autofahren auch dynamischen Piloten Spaß. Schade nur, dass der Motor insgesamt relativ rau läuft und das Getriebe gerade in den unteren Gängen ziemlich ruckig schaltet. Beim Verbrauch lagen wir bei durchschnittlich 9,0 Litern Diesel. Kein geringer Wert, der allerdings durch zahlreiche Stadtfahrten und Temperaturen um den Gefrierpunkt relativiert wird.



Praktisch-elegant | Durch die Heckklappe gut zu beladender Kofferraum, innen aber hohe Stufe



Typisch VW | Klares und übersichtliches Cockpit, dazu tolle voll-digitale Instrumente

Restwerte | DAT-Prognose

VW Arteon TDI 4Motion R-Line (240 PS)



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

- 15.000 km/Jahr: 42,0 %
- 25.000 km/Jahr: 39,1 %
- 40.000 km/Jahr: 34,0 %

Daten und Preise | VW Art. TDI 4M. R-Line (240 PS)

Grundpreis Testwagen 44.769 Euro
 R4/1.968 cm³ | 176 kW/240 PS | 500 Nm/1.750 – 2.500 U/min | 7-G.-DSG | 6,5 s | 245 km/h | 5,9 D | 152 g/km

4.862 x 1.871 x 1.450 mm | 563 Liter
 Wartung: Serviceanzeige; max. 30.000 km
 Effizienzklasse: B
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 18 | 26 | 24
 Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Fahrpraxis | Abgesehen vom rauen Motorlauf ist der Arteon ein komfortabler Langstreckengleiter. Insbesondere das adaptive Fahrwerk überzeugt, weil es feine wie grobe Fahrbahnunebenheiten praktisch vollständig abfedert. Auch wenn sportliche Naturen hier auch im Sportmodus vielleicht ein wenig Biss vermissen werden, den Ausgleich erhalten sie in Form der äußerst knackigen und direkten Lenkung.

Autoflotte-Tipp | Die 240 PS machen Spaß, aber in der Praxis reicht den meisten

wohl auch der 190-PS-TDI, der wie alle Arteon-TDI SCR-gereinigt ist. Wie der stärkste Diesel kommt auch er immer mit Sieben-Gang-DSG und mindestens als Elegance. Standard ist jedoch der Frontantrieb, auch deshalb liegt der Basispreis mit 38.655 Euro 5.630 Euro unter dem des Top-Selbstzünders. Ob man anstelle der Komfortvariante Elegance lieber die sportliche R-Line wählt, ist bei 483 Euro Aufpreis eher eine Geschmacksfrage. Immer mit an Bord sein sollten aber das Fahrerassistenzpaket mit Abbiege- und Schlechtwetter-

licht, dynamischem Fernlichtassistenten, Emergency Assist, Stauassistenten, dynamischem Kurvenlicht für 1.374 Euro,

- ▶ die dann obligatorische Umgebungsansicht Area View inklusive Rückfahrkamera (732 Euro; alternativ erfordert das Fahrerassistenzpaket den Parklenkassistenten für 273 Euro und die Rückfahrkamera für 345 Euro)
- ▶ das Business-Paket Premium unter anderem mit Massage-Fahrersitz, Sitzheizung vorn und hinten, Telefonschnittstelle „Comfort“, Drei-Zonen-Klimaautomatik, adaptivem Tempomat, Front Assist oder Navigation „Discover Media“ (1.613 Euro bei Wahl des Fahrerassistenzpakets)
- ▶ das Active Info Display (429 Euro)
- ▶ die Verkehrszeichenerkennung (42 Euro)
- ▶ DAB+-Empfang (206 Euro)
- ▶ Sprachsteuerung (185 Euro)
- ▶ beheizte Frontscheibe (324 Euro) und
- ▶ Keyless Access (403 Euro).

Insgesamt beträgt der Arteon-Preis dann 43.963 Euro. | Christian Frederik Merten

Mit 71 PS in den Einstiegsmodus

Fahrbericht | Nissans Kleinwagenhoffnung rollt künftig mit einem kleineren Benziner vor, der nicht unbedingt viel Verzicht bedeutet, aber den Einstiegspreis nochmal drückt. Das freie Budget kann dann in Extras fließen.



Foto: Nissan

— Im Frühjahr fuhr die fünfte Generation des Micras vor – männlicher denn je und konsequent auf den Hauptmarkt Europa abgestimmt. Mit einer Eroberungsrate von 57 Prozent drängt der Japaner auch in manche Flotte hinein – zumal jetzt mit dem 71 PS starken Benziner ein preisgünstiger Einstieg (ab 10.916 Euro) lockt. Hier ist dann weniger die Palette der Individualisierbarkeit mit Farben und Interieur-Varianten gefragt, die der Micra bietet, auch das für diese Klasse außergewöhnliche Bose-Soundsystem (im Navipaket im mittleren Niveau Acenta; 1.050 Euro) wird wohl selten im Konfigurator angeklickt, wenn es um die Funktionsflotte geht.

Paket-Inhalte | Wichtiger sind hier die serienmäßigen (unter anderem LED Tagfahrlicht, aktive Spurkontrolle, aktive Fahrkomfortregelung) und optionalen Helfer an Bord wie der Spurverlassenswarner, die City-Notbremse (zusammen im Safety-Paket 420 Euro) oder der 360-Grad-Überblick (ab dem zweithöchsten Niveau).

Allgemein statten die Käufer den Kleinwagen recht üppig mit Extras aus oder wählen gleich das Top-Modell Tekna, das mit seinen 29 Prozent das beliebteste Niveau ist.

Rallye 2018 | Mit seinen 71 PS liegt der neue Einstiegsmotor fast 20 PS unter dem bisherigen Starter-Aggregat. Diesen Kraftverlust kann man nicht wegdiskutieren, aber selbst zu dritt an Bord, ist der Japaner kein Bremsklotz. Zumal die Fünfganghandschaltung leichtläufig die Arbeit begleitet. Ende 2018 soll es eine noch bequemere Schaltautomatik geben. Interessant dürfte dann auch die Option Android Auto werden, die ebenfalls bis zum Jahresende Platz finden soll.

Wie es die Konkurrenz im Kleinwagen-segment vormacht, lassen sich auch hier sportliche Attribute gut vermarkten. So wird der kleine Japaner mit Rallye-Streifen, Carbon-Optik und einem 120-PS-Motor zur Rennversion für den Fahralltag ausgestattet. Das Motto lautet: noch männlicher.

| Rocco Swantusch

Maskulin | Die fünfte Generation des Micra ist ein Europäer mit männlichem Zuschnitt