



Fotos: Michael Blumenstein

Ins Frachtabteil des Passat passen nun 40 Liter mehr. Bisschen wenig bei 14 Zentimeter Außenlänge-Plus.

So fährt der Kilometerfresser

Der neue VW Passat Variant wird wieder ein Schwergewicht – vor allem im Fuhrpark. Hier spielt nach wie vor der Diesel die Hauptrolle. Wir fahren die TDI mit 150 PS und 193 PS (4Motion).

Der Vorteil, den Konzerne besitzen, ist glasklar: Man kann intern viele Dinge für viele Dinge nutzen und so das jeweilige eigene „Ding“ schneller in die Profitzone befördern. Das ist bei Elektronikgeräten so und natürlich auch bei Automobilen – Stellantis ist da ein Paradebeispiel. Der Volkswagen-Konzern hat ebenfalls viele Marken unter einem Dach, die zusammen gut neun Millionen Fahrzeuge in 2023 absetzen. Der VW Tiguan ist der meistverkaufte Pkw des Konzerns, der rund 650.000 Mitarbeiter weltweit beschäftigt. Dem Tiguan an den Fersen klebt der Passat. 2023 hat Letzterer den deutschen „Flotten-Thron“ um lediglich 50 Einheiten verpasst. Mit 33.509 Zulassungen ging der eine Klasse tiefer an den Škoda Octavia – beide werden übrigens zu rund 90 Prozent als Kombi verkauft.

Jetzt aus Bratislava

All das war auch ein Grund für VW, den neuen Passat ausschließlich als Kombi, also Variant, nun in Bratislava

(vormals Emden) vom Band rollen zu lassen. Parallel mit dem neuen Škoda Superb, der jedoch weiterhin auch noch als Limousine produziert wird. Weder vom Passat noch vom Superb gibt es eine E-Version. Plug-in-Hybride mit einer WLTP-Reichweite von 100 Kilometern sind das höchste der Elektrifizierung. Wer dauerhaft elektrisch fahren will, soll bei VW fortan zum ID.7 greifen, gern auch zum ID.7 Tourer (so heißt der als „Variant“).

Damit sich der neue Passat noch „rechnet“, hat man den zeitgleich startenden neuen Škoda Superb von Kvasiny (Tschechien) nach Bratislava befördert. Dass die beiden spielend vom selben Band laufen, verwundert kaum. Wer sich die Kombis ab der A-Säule ansieht, wird erst wieder an der Heckklappe Differenzen feststellen. Sei's drum.

Die erste Fahrgelegenheit hatten wir mit dem Passat, dessen Frontdesign unmissverständlich nach dem Bestseller ausschaut. Scharf gezeichnete Scheinwerfer, eine modellierte Motorhaube und eine riesige Front-

schürze sowohl für die Elegance-Version als auch die R-Line-Ausstattung wirken wenig zurückhaltend. 0,25 lautet dennoch der günstigste cw-Wert. Der wird nur mit den mickrigen 16-Zoll-Alufelgen erreicht, Serie bei den Ausstattungen Basis und Business. Die Kombination aus 4,92 Metern (ein Plus von 14 Zentimetern) Fahrzeuglänge und Kleinwagen-Rädern dürfte in der Realität eher komisch aussehen. Auf den beiden Testwagen (150-PS-TDI in Grün mit 18 Zoll und in Blau 193-PS-TDI mit 19 Zoll) wirkt die montierte Bereifung hingegen stimmig und die Differenzierung der Ausstattungslinien spiegelt sich im Design wider. Das Heck des neuen Passat ist modern gestaltet, aber: Es könnte auch fast jedes andere Emblem in der Mitte platziert werden. Schade eigentlich.

Innenraum wie erwartet

Etwas mehr Heimatgefühl bekommt man beim Drinsitzen. Vor allem hinter dem Steuer wirken Details vertraut.



1 Auf dem Fahrerplatz fühlt man sich nach wie vor heimisch – alles pass(a)t. **2** Das Kombiinstrument kann diverse Anzeigen darstellen, eine minimalistische fehlt allerdings. **3** Das Handy ist nun rutschfest und gekühlt in der Induktiv-Ladeschale untergebracht. **4** AGR-Sitze gibt es ab Ausstattungslinie Business serienmäßig – vielfach verstellbar und langstreckentauglich. **5** Hinten gibt es mehr Platz denn je und für die meisten zu viel. Dafür bereitet die Außenlänge nun öfters Probleme beim Parkplatzfinden. **6** In den Kofferraum passen 690 Liter bei den Verbrennern. 1.920 Liter sind im Maximum möglich, die Ladefläche ist nicht eben. **7** Die Ausstattungslinie R-Line hat spezielle Sitze mit integrierten Kopfstützen. Diese sind bei steiler Lehneneinstellung zu dicht am Hinterkopf. Gut: der Feuerlöscher.

Die Lenkradtasten sind nach wie vor echte Tasten. Auf die schlecht bedienbaren kapazitiven Bedienflächen, die es beispielsweise in den ID-Modellen noch immer gibt, hat man verzichtet – die Kritik der Kunden und Medien war auch kaum überhörbar. Das neue Infotainmentsystem MIB4 kann nun ChatGPT. Soll heißen, es soll besser auf Sprachansagen und Fragen antworten können. IDA, wie der Intelligent Digital Assistant getauft wurde, kann dennoch nicht so viel, wie man 2024 einfach mal voraussetzt. Dafür ist die Oberfläche des Infotainmentsystems nun stärker individualisierbar und mehr Schnellzugriffe sind möglich. Ein komplettes Verdunkeln des Info-Screens hat VW jedoch nicht berücksichtigt. Merkwürdig, denn die wichtigsten Inhalte lassen sich nun

endlich in einem echten Head-up-Display (im Business-Premium-Paket für 1.824 Euro enthalten) anzeigen und reichen als Informationsquelle bei Nachtfahrten meistens aus. Das leidige Klappdisplay gehört hier der Vergangenheit an, anders als im neuen Mini Countryman, da erlebt es erstaunlicherweise zeitgleich seinen zweiten Frühling.

Kritik an zu wenig Platz im Fond gab es beim Passat B8 (der Vorgänger) eher selten. Dennoch gibt es jetzt (noch) mehr Raumangebot – ob man es benötigt (eher selten) oder nicht (meistens). Hatte der letzte Škoda Superb in dieser Disziplin noch einen Vorteil, liegen die beide nun logischerweise gleichauf. Vorn heißt es, teiler oder vollelektrisch die AGR-Sitze (ab Business serienmäßig) einstellen und

seine Sitzposition finden. Sogar die Kopfstütze lässt sich in der Tiefe verstellen (nicht beim R-Line) und hängt damit nicht direkt am Hinterkopf.

Das digitale Kombiinstrument entspricht dem des neuen Tiguan, ebenso der Rest vom Armaturenbrett. Die Handyablage ist nun rutschfest und das Induktivladen funktioniert nicht nur zuverlässig, sondern sogar gekühlt und damit akkuschonender. Mit dem neuen Automatik-Wählhebel in Lenkstockschalte-Position muss man sich vielleicht noch arrangieren, ansonsten heißt es aber: Gentlemen start your engine.

Langstreckenläufer

Knopf auf der Mittelkonsole drücken und der Zweiliter-Diesel startet mit ty-

VW Passat Variant TDI (150 PS) DSG Business

Preis: ab 40.752 €

R4/1.968 cm³ | 110 kW/150 PS

360 Nm ab 2.000 U/min

7-Gang-DSG | 9,0 s | 223 km/h

WLTP: 5,0 D | 131 g/km

4.917 x 1.849 x 1.497 mm

Kofferabteil: 690–1.920 Liter

HK: 14 | **TK:** 23 | **VK:** 25

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

pischem VW-Geknurre. Nach kurzer Zeit ist der Vierzylinder warm und man nimmt ihn bei normaler Fahrt kaum mehr wahr. Einen Anteil an den niedrigen Geräuschen hat die Dämmung inklusive Akustikverglasung, die ab Ausstattungslinie Elegance Serienbestandteil ist und beim Business mit 277 Euro extra berechnet wird – bitte hinzuwählen. Denn selten sind wir ein Mittelklassefahrzeug gefahren, das so leise ist. Egal, ob es Wind-, Motor- oder Abrollgeräusche der 235er-Reifen (Testwagen mit 18 und 19 Zoll) sind, zu hören ist kaum etwas. Das bedeutet per se, dass der Passat nochmals an Fahrkomfort zugelegt hat und mehr denn je ein Langstreckenläufer ist.

VW hebt diesbezüglich vor allem das neue adaptive Fahrwerk hervor, DCC-Pro wird es genannt. Es wurde im Vergleich zum Vorgänger nochmals verfeinert und bietet eine sehr große Spreizung zwischen Komfort (fast schon sänftenartig wankend) und Sport. Doch selbst wenn der Regler voll auf Sport steht, ist dieser Kombi nicht nur verflixt behände, sondern immer noch mit ausreichend Restkomfort unterwegs. Voll auf Komfort getrimmt, haben wir jedoch beim

Frontantrieb eine latente Poltertendenz an der Vorderachse mitbekommen. Das war beim Allradmodell nicht der Fall. Die installierte Progressivlenkung verringert die Kurbelei am Volant um gut eine halbe Umdrehung und lässt den Riesen noch handlicher erscheinen, sie gibt es im Business-Premium-Paket oder in Kombination mit DCC-Pro (1.290 Euro). Am Wendekreis von mindestens 11,9 Metern mit 16-Zoll-Bereifung ändert das nichts. Das Pedalgefühl der Bremse kommt bei den beiden TDI-Versionen dem Optimum sehr nahe und man stoppt zentimetergenau. All das macht den Riesen aus Bratislava zum echten Fahrerauto, sofern das noch einige Piloten zu schätzen wissen.

Allradantrieb oft überflüssig

Egal für welchen Unterbau man sich entscheidet, beim Motor ist die Wahl für Vielfahrer einfach: Der 2.0 TDI mit 150 PS macht das Rennen. Das serienmäßige Siebengang-DSG schaltet schnell und fast unfühlerbar. Bei voller Beschleunigung brummt der 150er tiefer und damit etwas angenehmer als der starke Bruder mit 193 PS. Die Fahrleistungen sind bereits beim 150er über jeden Zweifel erhaben und der Mehrpreis von schätzungs-

weise rund 5.000 Euro zum Allrad-TDI mit 193 PS (der Preis des TDI-4Motion wurde noch nicht bekannt gegeben) sollte nur bezahlt werden, wenn man vier angetriebene Räder aus regionalen Gründen (Schnee) oder wegen Zug-Aufgaben (Anhänger) benötigt.

Das verfeinerte Allradsystem, das in etwa 70 Kilogramm extra in den mindestens 1.700 Kilogramm schweren Passat TDI bringt, wechselt im Hängerbetrieb automatisch in den Trailermodus und passt die Kraftverteilung besser an die veränderte Gewichtsverteilung an. Zwei Tonnen dürfen dort angehängt werden. Das Extra an Leistung (+43 PS) und Drehmoment (+40 Nm) des stärksten TDI ist im Alltag selten erfahrbar. In vielen Fällen wird sogar der später startende 2.0 TDI mit 122 PS ausreichen. Die goldene Mitte ist dennoch unsere erste Wahl, um schnell Meter auf der Autobahn zu machen. Der WLTP-Verbrauch wird mit fünf Litern angegeben und selbst bei Richtgeschwindigkeit sind mit dem 66-Liter-Tank 1.000 Kilometer möglich. Und ja, es gibt Menschen, die fahren Hamburg–München (rund 800 Kilometer) legal in sechs Stunden ohne Tankstopp und freuen sich, im eigenen Bett schlafen zu können oder früher Zeit mit Familie und Freunden verbringen zu dürfen. *mb*



Der Passat Variant 2.0 TDI (150 PS) R-Line startet bei 45.000 Euro (netto).