

Quelle: Die Zeit Magazin

© Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG

ZEIT MAGAZIN SPEZIAL MODE, Auto

Auto

VW Passat CC3.6 V6 4Motion Christine Brinck und Josef Joffe über ein Auto, das der Mittelklasse entwachsen ist

Christine Brinck*, *Josef Joffe

VW ist nicht cool, aber klassenlos, und deshalb haben wir uns weiland den Dritthand-Käfer oder -Golf gekauft. Der uncoolste VW war der Variant, dahinter, wiewohl in einigem Abstand, folgte der Passat. Und deshalb horchten wir auf, als plötzlich der Passat CC als Flottomobil durch die Werbung schoss, flankiert von Kommentaren wie: »ein Schuss Emotion«, »neue Dimension«, »Wolfsburger Kaviar«. Ein viertüriges Coupé ist diese Kaviarkarosserie, die in der Grundversion gleich zwanzig Tausender weniger kostet als der Mercedes CLS. Das hier getestete Topmodell 3.6 V6 4Motion fordert vollgepackt mit Extras 55000 Euro, etwa 25 mal mehr als unser weiland Käfer. Das ist nicht mehr mittelklassig, aber ist es schon cool?

Die Technik, das schreiben jedenfalls die meisten Kollegen, ist tadellos. Die Automatik mit Doppelkupplung schnurrt lieblich durch die sechs Gänge; wer das Ding prügeln will, kommt in Sechskommanochwas auf 100. Die Sitze, sie sitzen perfekt. Ganz leise, im Hintergrund, sorgt der

Vierradantrieb für Halt auf der Straße. Bis 180 km/h hört man kaum Außengeräusche.

Beim Fahrwerk trennen sich die Meinungen. Als Teststrecke benutzen wir jedes Mal die E-45, eine italienische Umsonst-Autobahn, die mit ihren Zerklüftungen auch den Elefanten des Hannibal die Sehnen gezerrt hätten. Unser CC, egal ob auf »Comfort«, »Normal« oder »Sport« eingestellt, hüpft und hoppelt. Gut, dass wir den Lane Assist (515 Euro extra) im Wagen hatten, eine brillante Erfindung, die ganz sanft die Spur hält und den Fahrer beim dritten Überfahren der weißen Striche ermahnt: »Bitte Lenkung übernehmen.«

Gut ist auch der digitale Park Assist für 755 Euro, weil der menschliche Einparker nur erraten kann, wo das Coupé aufhört. Gut ist wegen des mageren Rückfensters die Rückfahrkamera. Nicht so gut sind zwei Merkwürdigkeiten. Die eine ist die Rückbank, wo anstelle des fünften Sitzes in der Mitte ein Tischchen sich breitmacht. Die zweite ist die Mittelkonsole

(Schaltung, Navigator, Bedienknöpfe), die nach vorn immer breiter wird und so dem rechten Fahrerbein (Gas, Bremse) den Platz raubt. Nach ein paar Stunden auf der nächtlichen E-45 möchte das gescheuerte Bein die Konsole gern eintreten.

Ansonsten aber ist der CC Stand der Technik und mehr. Und der Coolness-Koeffizient? Wir drücken uns jetzt einfach und zitieren die Kollegen: »Schnittiger Biedermann« (stern), »Frischer Wind im Reihnhaus« (SZ). Hmm.

+

Christine Brinck ist ZEIT-Autorin, Josef Joffe ist ZEIT-Herausgeber

Technische Daten Motorbauart: 6-Zylinder-Ottomotor Leistung: 220 kW (300 PS) Beschleunigung (0100 km/h): 5,6 s Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h CO²-Emission: 242 g/km Durchschnittsverbrauch: 10,1 Liter Basispreis: 40800 Euro