

Pressepräsentation Volkswagen Passat (US-Version): Gute Nachrichten aus Amerika

Von Jens Meiners

Volkswagen kann gute Nachrichten gebrauchen. Der Skandal um die prüfstandsoptimierten TDI-Motoren ist vielleicht noch nicht zu voller Blüte gelangt - und bereits jetzt wie ein Wirbelsturm durch die Führungsetagen des Wolfsburger Konzerns gefegt. In der Höhle des Löwen, auf dem US-Markt, stellt VW jetzt einen überarbeiteten Passat vor. Dabei handelt es sich um ein Facelift der eigens für die USA entwickelte Version, die 2011 mit großen Hoffnungen vorgestellt wurde; und im US-Staat Tennessee gebaut wird.

Auch in Deutschland wurde man damals aufmerksam auf das amerikanische Pendant zum deutschen Bestseller - und fühlte sich missachtet. Denn die US-Variante war und ist sowohl größer als auch preisgünstiger als der Euro-Passat. Die wenig beachtete Kehrseite waren die deutlich einfachere Ausstattung und das weniger verbrauchsoptimierte Motorenprogramm. Mit dem Wechsel des europäischen Modells auf die MQB-Architektur ist die technische Distanz nochmals gewachsen.

Dank einer Reihe technischer Verbesserungen schließt der US-Passat jetzt teilweise auf; Ziel war dabei jedoch nicht, das Niveau der Europa-Version zu erreichen, sondern sich von der Konkurrenz in Form von Honda Accord, Toyota Camry und Chevrolet Malibu abzusetzen. VW ist bei der PQ46-Plattform geblieben, baut jedoch eine neue Elektronik- und Infotainment-Plattform ein und hat die Struktur des Vorderwagens geändert, um die (einigermaßen überraschenden) neuen Crashvorschriften der US-Institute zu erfüllen.

Obwohl der gesamte Vorderwagen ab der A-Säule geändert wurde, sind die optischen Änderungen eher dezent ausgefallen; eine neue Frontschürze, optionale LED-Scheinwerfer und zusätzliche Dekorelemente sollen die gepflegte Langeweile des bisherigen Modells vertreiben, wobei die grundsätzliche Formensprache nicht angetastet wurde. Das Heck wurde mit neu konturierten Rückleuchten und horizontal geprägten Elementen gestrafft; neue Alufelgen komplettieren den insgesamt hochwertigeren und

weniger braven Auftritt.

Effektiv geliftet wurde auch das Interieur; das in den gehobenen Ausstattungsvarianten verwendete Holzimitat wird jetzt durch einen silbernen Zierstreifen akzentuiert, und die Instrumente sitzen nunmehr in jenen unvermeidlichen Tuben, mit denen heute Sportlichkeit suggeriert werden soll. Unverändert bleiben die angenehm straffen Sitze, die Fahrer und Passagiere auf Langstrecken schätzen lernen, und die großzügigen Platzverhältnisse: Im Fond können auch großgewachsene Passagiere ihre Beine bequem übereinanderschlagen. Nach wie vor gibt es im US-Passat eine klassische Handbremse, deren Funktionsweise sich – im Gegensatz zu den modernen, elektronischen Parkbremsen – unmittelbar erschließt.

Während es bisher nicht einmal Xenon-Scheinwerfer und kaum Assistenzsysteme gab, wartet der US-Passat jetzt mit optionalen LED-Scheinwerfern und einer Palette an Assistenzsystemen auf, die dem europäischen Modell kaum nachsteht. Diese Systeme agieren mit einer derartigen Präzision und Perfektion, dass sie im regulären Betrieb höchst unauffällig bleiben. Insgesamt ist die Variantenvielfalt der US-Version trotzdem gering – das hilft, Kosten und Komplexität in der Produktion zu senken.

Ursprünglich wurde der US-Passat mit einem 2,5-Liter-Fünfzylinder angeboten, inzwischen fungiert ein 125 kW/170 PS starker 1,8-Liter-Vierzylinder-TSI als Basismotor. Dabei ist ein Sechs-Gang-Wandlerautomat obligatorisch; der ursprünglich vorgesehene Handschalter wurde kurz vor der Markteinführung gestrichen. Dennoch ist der Fronttriebler ausreichend spritzig: Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert rund 8 Sekunden; die Spitze von ganzen 190 km/h ist nicht aussagekräftig, weil sie elektronisch abgeregelt wird. Die Leistungsentfaltung ist insgesamt nicht überschäumend, aber im Klassenvergleich adäquat.

Zur veritablen Hochleistungslimousine wird der US-Passat in seiner Spitzenversion: Dann ist er mit einem 3,6-Liter-Saugmotor ausgerüstet, der stolze 206 kW/ 280 PS leistet und 350 Newtonmeter Drehmoment auf die Vorderachse leitet. Der mit kleinem Zylinderwinkel nach dem VR-Prinzip konstruierte Sechszylinder begeistert mit linearer Kraftentfaltung und seidigem Klang; das hier verbaute, „nasse“ Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet ohne Zugkraftunterbrechung durch. Der Standardspurt dauert rund sechseinhalb Sekunden, abgeregelt wird bei 209 km/h – ohne Begrenzer wären rund 250 km/h möglich. In Europa gibt es diesen schönen Sechszylinder leider nicht mehr, und auch in Amerika kommt das Prestige-Modell der Baureihe nur noch auf einen Anteil im einstelligen Bereich.

Überfordert ist die Limousine mit dieser Motorisierung jedenfalls nicht: Mit seiner angenehm leichtgängigen, präzisen Lenkung und dem straff abgestimmten Fahrwerk ist der US-Passat nicht nur eine komfortable Reiselimousine, sondern er lässt sich auch sportlich über anspruchsvolle Pisten bewegen. Dabei lässt sich der Aufbau kaum aus der Ruhe bringen, schlechte Wegstrecken werden souverän pariert.

Dennoch hat es seine Gründe, dass VW die US-Version nicht nach Europa bringt. Besser als Camry und Malibu ist der ab 22 400 Dollar (ca. 19 900 Euro) angebotene Passat allemal, Maßstäbe setzt er jedoch nicht. Das könnte allerdings mit dem Nachfolgemodell gelingen, das 2019 auf den Markt kommen soll und dann – wie das deutsche Schwestermodell – auf der MQB-Architektur steht.

Anfang 2016 soll es auch wieder einen TDI geben. Dessen Zulassung schmort derzeit bei der amerikanischen Umweltbehörde EPA, die jüngst gravitatisch verkündet hat, dass man sich für das Verfahren einige Monate Zeit genehmigen wird. Sollte sich das Amt zu einer schnelleren Überprüfung bequemen, dann wäre das eine weitere gute Nachricht für VW. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).



Volkswagen Passat (US-Version).
