
Fahrvorstellung Volkswagen Arteon: Wolfsburger Oberklasse

Von Matthias Knödler

Der Arteon, das ist seit dem Abgang des Phaeton die größte Limousine im VW-Programm. Auch wenn sie auf dem Passat basiert, wirkt sie deutlich größer und eindrucksvoller, vor allem jedoch eleganter. Jetzt hat VW den Arteon geliftet und ihm eine Kombiversion zur Seite gestellt, die auf die Bezeichnung Shooting Brake hört, der im Gegensatz zu den ursprünglichen Vertretern dieses Konzepts allerdings ganz konventionell über vier Türen verfügt.

Schon der reguläre Arteon ist mit seinem schnellen Heck eine besonders sportlich gezeichnete Limousine, der Shooting Brake wirkt nochmals individueller. Übrigens hatten die Designer schon zur Markteinführung des Arteon vor drei Jahren einen Shooting Brake eingeplant, man konnte sich jedoch erst jetzt zur Einführung durchringen.

Beide Karosserievarianten zeichnen sich durch ein durchgehendes Leuchtenband vorne aus, zudem gibt es neue Rückleuchten und auffällige Auspuffblenden. Die Plug-in-Hybrid-Version verfügt Volkswagen-typisch über eine eigenständige Lichtsignatur, allerdings manifestiert sich die Sonderstellung der elektrifizierten Variante im Gegensatz zu anderen Baureihen durch Weglassen: Das Leuchtenband wird hier ersatzlos gestrichen, offenbar weil die Ladedose einer kostengünstigen Applikation im Wege steht.

Das Interieur wurde erheblich verändert, die Devise lautete hier „weg vom Passat“. Und so ist das Cockpit nicht nur schwungvoller gezeichnet, es zeichnet sich auch durch schönere Materialien aus. Es gibt Aluminium oder offenporiges Holz, die Anmutung erinnert ein wenig an den Touareg, die Formensprache ist jedoch viel flüssiger, schlanker und eleganter. Die bis nach hinten durchgezogenen, punktförmig hinterleuchteten LED-Dekorleisten wirken sehr hochwertig.

Das neue Bedienkonzept mit berührungsempfindlichen Flächen und kapazitiven Sensoren ist zwar nicht ergonomischer als früher, aber stilistisch ein weiterer Sprung nach vorn. Nach kurzer Eingewöhnung funktioniert das System mit den „Slidern“ ausgesprochen gut.

Ein Rückschritt für Audiophile ist allerdings die Stereoanlage. Anstelle der Premiummarke Dynaudio, die der Volkswagen-Konzern offenbar nicht ausreichen kommunizieren konnte, setzt man jetzt auf Hausmannskost von Harman/Kardon. Wenig hochwertig wirkt zudem das ausfahrbare Head-up-Display, das bei einer Drehzahl von 1750 U/min vibriert.

Das Platzangebot ist vorn wie hinten großzügig, und der Gepäckraum trotz der in beiden Versionen eleganten Dachlinie alles andere als knapp bemessen. Der Arteon ist absolut langstreckentauglich und wirkt nochmals geräumiger als der Passat, nicht zuletzt wegen des immerhin 5 Zentimeter längeren Radstands. Die Sitze bieten hervorragenden Seitenhalt.

Die Ingenieure haben sich die Fahrwerks-Feinabstimmung nochmals vorgenommen. Die Bremse lässt sich jetzt noch feinfühler betätigen, die VW-typisch präzise Lenkung liefert mehr Rückmeldung. Dabei lässt sich das Fahrverhalten über den Fahrmodus-Schalter anpassen. Der Sport-Modus wirkt auf der Autobahn wie auf der Landstraße übermäßig straff, der Normal- und Comfort-Modus sind hingegen sehr angenehm abgestimmt.

Wir sind den 2,0-Liter-TDI mit 200 PS (147 kW) gefahren. Der Motor und das Sieben-Gang-

Doppelkupplungsgetriebe sind geradezu ideal abgestimmt, Leistungsentfaltung und Schaltvorgänge sind perfekt. Wenn die Tachonadel die 200 km/h erreicht hat, strebt sie der Spitze von über 230 km/h allerdings nur noch sehr gemächlich entgegen. Es ist mehr als bedauerlich, dass Volkswagen den Biturbo-Dieselmotor mit 240 PS gestrichen hat.

Denn auch der 1,4-Liter-Hybrid ist nur ein unzureichender Ersatz für den einstigen Spitzen-Diesel: Hier steht eine Systemleistung von nur 218 PS (160 kW) zur Verfügung, als Basis dient der in anderen Modellen bereits ausgelaufene 1,4-Liter-Ottomotor und eine Sechsgang-Doppelkupplungsautomatik. Immerhin ist der Übergang vom Elektro- zum Hybridbetrieb zwar hör-, aber kaum spürbar. Ein Druck auf die GTE-Taste – eine Reminiszenz an andere Plug-in-Hybride von VW – modifiziert vor allem den Motorklang. Klarer Nachteil: Das beim Hybrid um stolze 168 Kilogramm erhöhte Gewicht – und der um 80 Liter kleinere Kofferraum.

Wer Wert auf große Reichweiten und extrem günstige Emissionswerte legt, ist mit einem der Diesel am besten bedient; wer wirklich sportlich unterwegs sein will, sollte noch etwas warten, bis im März der Arteon R mit 320 PS (235 kW) starkem 2,0-Liter-Ottomotor vorgestellt wird. Doch ganz gleich welcher Motor unter der schicken Haube steckt: Der Arteon ist in der Summe seiner Eigenschaften der vielleicht dynamischste und coolste Volkswagen überhaupt. (ampnet/mkn)

Daten Volkswagen Arteon 2.0 TDI Elegance

Länge x Breite x Höhe (m): 4,87 x 1,87 x 1,46
Radstand (m): 2,64
Motor: R4-Benziner, 1968 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 147 kW / 200 PS bei 3600 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750–3500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 237 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,2 Liter
Effizienzklasse: A
CO₂-Emissionen: 137 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1648 kg / max. 640 kg
Kofferraumvolumen: 563–1557 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Bereifung: 245/45 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,27
Basispreis: 49.641 Euro

Bilder zum Artikel



VW Arteon Shooting Brake.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon Shooting Brake.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon Shooting Brake.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon Shooting Brake.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon Shooting Brake.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon Shooting Brake.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon Shooting Brake.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



VW Arteon.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler
