

Pressepräsentation VW Passat GTE: Stimmiges Paket

Von Jens Riedel

Wer bei Volkswagen Golf sagt, der muss bei den Volumenmodellen auch Passat sagen. Zumindest, wenn es um neue Technologien geht. Nachdem die Wolfsburger im vergangenen Jahr mit dem Golf GTE ihren ersten Plug-in-Hybrid auf den Markt gebracht haben, darf das erfolgreiche Mittelklassemodell natürlich nicht hinten anstehen. Ab Herbst können auch Passat-Käufer in den Genuss eines GTE kommen, wobei das mit dem Genuss durchaus auch so gemeint ist.

Die neueste Version des mehrfach preisgekrönten Passat gibt sich an den C-förmig angeordneten Tagfahrleuchten, dem blauen Streifen über dem Chromgrill und den blauen Bremszangen sowie den kleinen Logos als Mitglied der GTE-Familie zu erkennen. Innen setzt sich das Thema unter anderem mit blauen Ziernähten an Lenkrad, Sitzpolstern und am Schaltknäuf fort. Rechts deutet das Powermeter mit dem integrierten Mini-Drehzahlmesser auf den Hybrid hin. Dazu gesellen sich in der Mittelkonsole die E-Mode- und die GTE-Taste. Das war es dann auch schon halbwegs. Wer beim Variant den Ladeboden hochhebt, sieht, dass das Unterflurfach wegen der Batterie kleiner ausfällt. Das normale Gepäckvolumen des Kombis bleibt aber erhalten. Limousine-Käufer müssen hingegen einige Zentimeter Kofferraumhöhe abgeben.

Der 85 kW / 115 PS starke Elektromotor alleine sorgt im unter Strom gesetzten Passat schon für ausreichend flotten Vortrieb. Der Grund: Er bringt 330 Newtonmeter Drehmoment mit und damit deutlich mehr als der 1,4-Liter-Benzinmotor. Bis zur Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h kann der GTE nur mit Strom fahren, und das bis zu 50 Kilometer weit. Die E-Taste neben dem Wählhebel des Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebes lässt durch einfaches Drücken den Wechsel in den Hybrid- oder den Lademodus zu. So wird entweder der Ladezustand des Akkus gehalten und immer dann kurz rein elektrisch gefahren, wenn es die verschiedenen Parameter und die Topographie erlauben, oder die Batterie über den Verbrennungsmotor ganz bewusst nachgeladen, um ab einem gewissen Punkt den Rest einer Strecke ausschließlich mit

Strom zurückzulegen.

Den Kick-Down quittiert der Auspuff mit einem durchaus sportiven Röhren, das noch kerniger klingt, wenn der Plug-in-Hybrid im GTE-Modus bewegt wird, der über eine gesonderte Taste aktiviert wird. Dann steht alles auf die Entfaltung der geballten Kraft beider Motoren und einen ordentlich Schuss Fahrdynamik. 160 kW / 218 PS und 400 Newtonmeter Systemleistung treffen dann auf rund 1,65 Tonnen Fahrzeuggewicht. Damit sprintet der Passat GTE dann in sportlichen 7,4 (Limousine) bzw. 7,6 Sekunden (Variant) von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 225 km/h. Uns persönlich liegen in diesem Fall die Qualitäten des Elektroantriebs allerdings näher, die perfekt mit dem gewohnt gediegenen Auftritt des Passat harmonisieren.

Die Steckdose versteckt sich beim Passat, anders als beim Golf, nicht mehr hinter dem Markenemblem, sondern hinter einer fahrerseitigen Blende im Kühlergrill. Innerhalb von vier Stunden und 15 Minuten soll die Batterie an einem haushaltsüblichen Stromanschluss vollständig aufgeladen werden können. Diese Zeit reduziert sich an einer Wallbox oder einer öffentlichen Ladestation auf zweieinhalb Stunden. Im speziellen Messverfahren für Hybridfahrzeuge erreicht der Passat einen Normdurchschnittsverbrauch von 1,6 bis 1,7 Litern Superbenzin.

Egal, ob nun die Extraportion Sportlichkeit oder der ökologische Aspekt den Ausschlag geben, der Käufer erhält in beiden Fällen beim Passat GTE als Serienausstattung die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse, das Umfeldbeobachtungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion, den Regensensor und den Parkpiloten sowie Chromleisten an den Seitenfenstern und Komfortsitze (vorn). das Navigationssystem verfügt auch über die Funktion, den aktuell mit reinem Elektroantrieb noch zu erreichenden Radius auf der Karte anzuzeigen.

Das stimmige Gesamtpaket des Passat GTE kann ab Herbst „erfahren“ werden. Der Vorverkauf hat bereits begonnen. Die Limousine kostet 44 250 Euro, der Kombi ist einen Tausender teurer. (ampnet/jri)

Daten Volkswagen GTE (Variant)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,77 x 1,83 x 1,46 (1,48)

Radstand (m): 2,79

Motor: R4-Benziner, 1395 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 115 kW / 156 PS bei 5000 - 6000 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1500 - 3500 U/min

Elektro-Motor: 85 kW / 115 PS

Drehmoment Elektro-Motor: 330 Nm

Batterie: Lithiumionenbatterie, 9,9 kWh

Systemleistung: 160 kW / 218 PS

Systemdrehmoment: 400 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,4 (7,6) Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 1,6 - 1,7 Liter

Stromverbrauch: 12,2 - 12,8 (12,4 - 12,9) kWh/100 km

Effizienzklasse: A+

CO₂-Emissionen: 37 - 39 g/km (Euro 6)

Leergewicht inkl. Fahrer / Zuladung: 1722 (1735) kg / 533 (590) kg

Kofferraumvolumen: 586 - 1152 (650 - 1780) Liter

Max. Anhängelast: 1600 kg

Wendekreis: 11,7 m

Bereifung: 215/55 R17

Basispreis: 44 250 (45 250) Euro

Bilder zum Artikel



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE: Das Navigationssystem zeigt den Reichweitenradius für die noch verbliebene Batterieladung an.



Volkswagen Passat GTE.



Volkswagen Passat GTE.
