

Driving ideas.  
**VOLKSWAGEN**  
 GROUP

Auf dem Genfer Automobilsalon präsentierten Dr. Ulrich Hackenberg, Mitglied des Markenvorstands „Entwicklung“ (rechts) und Stephan Grühsem, Generalbevollmächtigter im Geschäftsbereich „Konzernkommunikation“ den neuen Scirocco.



# PASSAT CC UND SCIROCCO: ZWEI NEUE VOLKSWAGEN-COUPÉS

**Zwei „Automobile für jeden Tag des Jahres“ und trotzdem ungewöhnliche Modelle bereichern nun das Volkswagen-Angebot: Der Passat CC ist als viertüriges Coupé bereits im Handel und wartet ab 30.300 Euro mit einer Vielzahl von technischen Neuerungen auf. Das Sportcoupé Scirocco folgt ab 21.750 Euro im Spätsommer – mit TDI- oder TSI-Motoren, adaptivem Fahrwerk und dem neuen 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe.**

Ungewöhnliche Wege geht Volkswagen auch bei der Werbung für beide Neuheiten. Eine klassische Kampagne mit Überraschungseffekt lenkt beim Passat CC in drei Print-Anzeigen und zwei Fernseh-Werbespots die ganze Aufmerksamkeit des Zuschauers auf das hochwertige Design – um dann nach (fast immer übersehenen) Details wie „Leopard“ oder „Sonnenfinsternis“ zu fragen. Für den Scirocco-Werbesong „I wanna be free“ lief in sechs deutschen VW-Werken ein Song-Contest, an dem 146 Bewerber

teilnahmen und den der 34-jährige Mechaniker Dennis Ritter-Eichenlaub aus der Technischen Entwicklung im Werk Wolfsburg gewann. „Germany’s next Topmodel“ fährt bereits den neuen Scirocco. Jennifer Hof, die Siegerin der Castingshow von Heidi Klum, gewann das Volkswagen Sportcoupé beim Finale am 5. Juni 2008 und erhielt als eine der Ersten den neuen Scirocco live während der Finalesendung aus den MMC Studios am Coloneum in Köln. Volkswagen war der automobiler Gewinnspiel-

sponsor der dritten Staffel der Show und so erhielten auch die Zweit- und Drittplatzierten jeweils einen Cross-Polo. Schon während der Casting-Phase waren die Kandidatinnen im Scirocco-Fieber: Im Rahmen eines Fotoshootings entstand der „Scirocco Kalender“, den es ab sofort im Handel zu kaufen gibt.

### Völlig eigenständige Karosserie

Passat Limousine und Passat Variant gehören mit mehr als 15 Millionen gebauten Exemplaren zu den ganz großen Erfolgen der Volkswagen-Geschichte. Mit einer völlig eigenständigen Karosserie erweitert jetzt der Passat CC das Spektrum. Je drei Zentimeter länger und breiter, rangiert das viertürige Coupé mit 4,80 und 1,86 Meter am oberen Ende der Mittelklasse. Die um fünf Zentimeter auf 1,42 Meter reduzierte Höhe streckt das flache Dach zusätzlich. Darunter verbirgt sich hinter den rahmenlosen Seitenscheiben ein großzügig bemessener Innenraum. Sportliche Ein-

zelsitze auch im Fond machen den Passat CC bewusst zum Viersitzer. Die Instrumente sind in „weiß auf schwarz“ optimal ablesbar und nachts nicht mehr blau, sondern weiß durchleuchtet. Beim Einschalten der Zündung schnellen die Zeiger der Instrumente einmal bis zum Anschlag hoch. Drei Leder-Lenkräder mit Metallapplikation stehen zur Wahl und verfügen über Multifunktions-tasten oder bei Fahrzeugen mit Automatik über Schalt paddels im Bereich der Lenkrad-Querspeichen. Im 535 Liter großen Kofferraum lassen sich dank Durchladeeinrichtung auch längere Gegenstände wie Skier befördern und auf Wunsch gibt es eine 1/3 zu 2/3 klappbare Fondlehne.

### Innovative Detaillösungen

Zur umfangreichen Serienausstattung zählen Klimaanlage, elektronisches Stabilisierungsprogramm ESP, automatische Fahrlichtschaltung und 17-Zoll-Leichtmetallräder mit 235er Reifen. Optional deckt ein transparen-



tes Panoramadach den kompletten vorderen Bereich bis zu den B-Säulen ab und lässt sich elektrisch hochschwenken. Bisher der Luxuslimousine Phaeton vorbehalten, sorgt nun der aktive Klimasitz auch im Passat CC für einen spürbar verbesserten Langstreckenkomfort. Über die Multimediaschnittstelle „Media-In“ im Handschuhfach können iPods und andere MP3- oder DVD-Player ins Audiosystem integriert werden. Serienmäßig hat jede Passat CC-Version „Mobilitätsreifen“ von Continental. Diese ContiSeal genannte Technik ermöglicht trotz eingedrungener Nägel oder Schrauben in 85 Prozent der Fälle die Weiterfahrt, weil eine Schutzschicht beim Eindringen der Fremdkörper entstehende Löcher bis zu fünf Millimeter Durchmesser abdichtet.

### Nur noch Direkteinspritzer

In Europa wird der Passat CC ausschließlich mit Motoren angeboten, denen der Kraftstoff direkt eingespritzt wird. Als Benziner leistet der 1,8-Liter TSI 118 kW/160 PS und der 3,6-Liter-V6 220 kW/300 PS. Der Zweiliter-TDI mit Common Rail-Technik entwickelt 103 kW/140 PS und erfüllt mit Katalysator und Dieselpartikelfilter bereits die ab Herbst 2009 gültige Euro-5-Norm. Statt dem Sechs-Gang-Schaltgetriebe ist auch das neue 7-Gang-DSG wählbar, das bis zu 250 Nm maximales Drehmoment verdaut. Der Turbodiesel reicht für 213 km/h Höchstgeschwindigkeit, begnügt sich mit durchschnittlich 5,8 Liter je 100 Kilometer und emittiert entsprechend 153 g/km CO<sub>2</sub>. Der Passat CC TSI ist 222 km/h schnell und gehört mit 7,6 Litern oder 180 g/km zu den sparsamsten Benzinern seiner Klasse. Das V6-Topmodell ist bei 250 km/h elektronisch abgeregelt, verbraucht im Durchschnitt 10,1 Liter Super Plus und stößt 242 g/km CO<sub>2</sub> aus. Serie sind beim Sechszylinder der permanente Allradantrieb 4Motion, die adaptive Fahrwerksregelung und das Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe.

### Zukunft wird Gegenwart

Nach der aktuellen Studie des renommierten deutschen „Center of Automotive“ (CoA) ist die Volkswagen AG „der innovationsstärkste Automobilkonzern des Jahres.“ Im Zentrum dieser „Innovationsaktivitäten“ steht die VW-Konzernforschung, die in Kooperation aller Marken der Gruppe die Ideen für die Welt von morgen entwickelt. Ein zentrales Thema ist dabei der Einsatz intelligenter Elektronik.

Sie hilft, die Sicherheit, die Dynamik, die Wirtschaftlichkeit und die ökologische Bilanz der Autos zu verbessern. Mit welchem Hochdruck Forschungsprojekte in die Serienentwicklung einfließen, zeigt stellvertretend der Passat CC. Das neue Modell vereint auf Wunsch mehr Assistenz- und Fahrdynamiksysteme, als jeder andere Volkswagen. „Lane Assist“ heißt der mit dem Passat CC in die Serie eingeführte Spurhalteassistent. Die „Adaptive Fahrwerksregelung DCC“ bietet auf Knopfdruck drei unterschiedliche Fahrwerks- und Lenkungs-Charakteristika. Der „Park Assist“ wird heute für den Touran, den Tiguan, die Passat Limousine, den Passat Variant und nun auch für den neuen Passat CC angeboten. Die „Adaptive Cruise Control“, kurz ACC genannt, kommt mittlerweile als „Automatische Distanzregelung“ im Phaeton, Touareg und allen Passat-Versionen zum Einsatz. Lane Assist, DCC, Park Assist und ACC sind als geballte Technologieladung mit dem neuen Passat CC erstmals zusammen in einem Modell bestellbar.

### Automatisch, wo es Sinn macht

Über die jetzt im Passat CC realisierten Systeme hinaus gibt es weitere Forschungsprojekte. Aktuelle Beispiele präsentierte die Volkswagen Konzernforschung jüngst auf dem „Forschungstag 2008“. Die pyrotechnisch gezündete „PyroBrake“ wird aktiv, wenn eigentlich nichts mehr geht und ein Unfall kurz bevor steht: Das System kann innerhalb von 80 Millisekunden eine Notbremsung einleiten und so die Aufprallgeschwindigkeit im Mittel um fünf km/h reduzieren. Andere Assistenzsysteme schützen vor den kleinen Remplern im Alltag oder sind einfach nur zur Stelle, wenn es sprichwörtlich zu eng wird. Der „Park Assist Vision“ dirigiert einen Passat-Prototypen millimetergenau in sogenannte Kopfparklücken, die es in jedem Parkhaus und vor allen Supermärkten gibt. Oft zu eng angeordnet, zwingen sie Aus- und Einsteigende dazu, sich schlangenartig zwischen Türen und Autos durchzufädeln. „Park Assist Vision“ wird damit in nicht all zu ferner Zukunft Schluss machen. Auf dem Weg durchs Parkhaus bewahrt bald der „Parkhausassistent“ den Wagen vor Beulen und den Fahrer vor Kosten, weil das System permanent das Umfeld (360 Grad) erfasst und im Rahmen der technischen Grenzen informiert, falls das Auto einem Hindernis zu nahe kommt.



Auf den Screen im Cockpit des Passat CC kann mit der Einparkunterstützung „Rear Assist“ das Bild der Heckkamera (im VW-Emblem) übertragen werden.



Eine Mittelarmlehne, ein weiteres Ablagefach und variable Getränkehalter trennen die Einzel-Sportsitze im Fond des Passat CC.



Großflächige Doppelrückleuchten schaffen bei Tag und Nacht am Passat CC eine unverwechselbare Optik.



Den Scirocco-Kalender präsentieren nach dem Finale von „Germany's next Topmodel“ 2008 die Gewinnerin Jennifer Hof und Heidi Klum.



## Auto der Woche



Aufwändig gestaltete Türverkleidungen und hoch angeordnete Bedienelemente in der Mittelkonsole prägen vorn den Scirocco-Innenraum.



Zwei Erwachsene haben im Scirocco-Fond bequem Platz – selbst wenn sich ein 1,90 Meter großer Fahrer den Sitz passend eingestellt hat.



Von hinten sind die C-Säulen des Scirocco nicht auszumachen, da sich die Heckscheibe über die gesamte Fahrzeugbreite spannt.



Zukunftsmusik ist noch das automatische Einparken eines Passat per Park Assist Vision, nachdem der Fahrer schon ausgestiegen ist.

### Die Legende kehrt zurück

Genau 34 Jahre nach der Einführung des ersten Scirocco bringt Volkswagen die neue Variante des Sportwagens auf den Markt. Damals wie heute verkörpert das Sportcoupé die faszinierende Idee eines Autos für jeden Tag. Hochklassige Technologien treffen auf niedrige Unterhaltskosten, dynamische Fahreigenschaften treffen auf hohen Komfort und ein überraschend geräumiger Innenraum trifft auf sportliches Design. Markante Motorhaube, langes Kombi-Coupé-Dach, an den ersten Scirocco erinnernde C-Säulen und Heckpartie mit extrem breiten Schultern prägen die Linienführung. Mit 4,26 Meter Länge liegt der Scirocco auf dem Niveau des Golf, ist mit 1,40 Meter aber deutlich flacher und mit 1,81 Meter nahezu so breit wie der Passat. Die höhenverstellbaren vorderen Sportsitze bieten zum leichteren Ein- und Ausstieg der Fondpassagiere serienmäßig eine Easy-Entry-Funktion. Bei voller Besetzung mit vier Erwachsenen bleiben 292 Liter Kofferraumvolumen. Werden die Lehnen der hinteren Einzel-

sportsitze mit fest verbundenen Kopfstützen umgeklappt, steigt das Ladevolumen auf bis zu 755 Liter und kann unbedenklich bis zum Dachhimmel genutzt werden, da sich hinter den Vordersitzen ein Gepäcknetz integrieren lässt. Weitere Ausstattungsdetails sind sechs Airbags, ESP, Bremsassistent, Klimaanlage, geschwindigkeitsabhängige Servolenkung und Sportfahrwerk.

### Vier aufgeladene Motoren

Vier ebenso sparsame wie schadstoffarme TDI- und TSI-Motoren stehen serienmäßig mit Sechsgang-Schaltgetriebe zur Wahl und sind dank Aufladung alle drehmomentstark. Die Leistungen der Benzindirekteinspritzer reichen von 90 kW/122 PS über 118 kW/160 PS bis 147 kW/200 PS. Der Common Rail-Turbo-diesel entwickelt 103 kW/140 PS. Zu maximal 200 oder 240 Nm Drehmoment der beiden „schwächeren“ TSI-Triebwerke passt optional auch das neue 7-Gang-DSG, während der große TSI mit 280 Nm und der TDI mit 320 Nm nur mit dem bewährten

Sechsgang-DSG kombiniert werden können. Die Einstiegsmotorisierung erlaubt 200 km/h Spitze und den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in 9,7 Sekunden. Mit durchschnittlich 6,7 Liter Super je 100 Kilometer ist der 122 PS-Scirocco ein sparsamer, aber doch agiler Sportwagen. Der mittlere Benziner zeigt sich mit 217 km/h und 8,0 Sekunden deutlich flotter, kommt jedoch mit nur 6,5 Liter aus. Der stärkste Serien-Scirocco verbraucht für 235 km/h Spitze und 7,2 Sekunden Standard-Beschleunigungszeit lediglich 7,7 Liter Super. Der erste Diesel-Scirocco übertrifft trotz geringerer Leistung den Basis-Benziner mit 207 km/h und 9,3 Sekunden, obwohl er im Durchschnitt nur 5,4 Liter Diesel benötigt.

### Adaptive Fahrwerksregelung

Perfekt auf alle Motorisierungen zugeschnitten ist die neu entwickelte „adaptive Fahrwerksregelung“. Dabei werden nicht nur die Dämpferkennung, sondern auch die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung verändert. Bereits in der Nor-

mal-Einstellung reagiert das System auf Beschleunigungs-, Brems- und Lenkvorgänge durch Anpassung der Dämpfung an Fahrbahn und Fahrsituation. Über eine Taste vor dem Schalthebel können zwei weitere Programme angewählt werden. Als eine Art Nürburgring-Nordschleife-Modus empfiehlt sich Einstellung „Sport“: Die Dämpfung wird deutlich härter und parallel verringert sich die Servounterstützung der Lenkung bei einer gleichzeitig direkteren Auslegung. Das Gegenteil ist im Modus „Comfort“ der Fall, so dass sich auf schlechten Wegstrecken und bei langsamer Fahrt der Komfort signifikant verbessert.

Karl Seiler

... und nächste Woche im  
**Autohandel**

**DYNAMISCH UND KOMPAKT:  
FORD-SUV KUGA UND MAZDA2 SPORT**