



## VW CC 2.0 BlueTDI DSG

Viertüriges Coupé der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

**M**it dem CC bietet Volkswagen ein viertüriges Coupé an, das auf der Plattform des Passat aufbaut, sich aber durch die rahmenlosen Türen und die flache Dachlinie optisch deutlich davon abhebt. Der CC bietet serienmäßig vier vollwertige Sitzplätze, gegen Aufpreis kann man ihn auch als Fünfsitzer ordern. An den Platzverhältnissen gibt es nichts auszusetzen, hinten stört lediglich die etwas eingeschränkte Kopffreiheit. Der Kofferraum fällt mit 470 l ähnlich groß aus wie in der Passat Limousine. Erweitern lässt er sich nur optional - eine klappbare Rücksitzlehne kostet extra. Der Fahrkomfort des CC liegt insgesamt hoch, auch wenn das Standardfahrwerk für ein Reisefahrzeug tendenziell recht straff federt. Wer es ein gutes Stück komfortabler mag, der ist mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk DCC gut bedient. Der 140-PS-Dieselmotor harmoniert gut mit dem DSG und ist kräftig genug, um auch auf der Autobahn flott voranzukommen. Der mit moderner Euro6-Abgastechnik ausgestattete BlueTDI überzeugt mit sehr sauberen Abgaswerten bei noch moderatem Verbrauch (5,8 l/100 km). Neben dem empfehlenswerten "Front Assist", das einen autonomen Notbremsassistenten beinhaltet, gibt es eine Reihe an weiteren Fahrerassistenzsystemen, die für ein sehr hohes Sicherheitsniveau sorgen. Insgesamt ist der CC eine schicke Alternative zur Passat Limousine, bietet dieser gegenüber kaum Nachteile und bewegt sich ausstattungsbedingt sogar auf ähnlichem Preisniveau. Für den VW CC 2,0 BlueTDI sind samt DSG mindestens 36.950 Euro fällig. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi A5 Sportback, BMW 4er Gran Coupe.

+ sehr gutes Lichtsystem, einfache Bedienung, vorne großzügiges Raumangebot, hoher Fahrkomfort, umweltfreundliche Euro6-Abgastechnik

- sehr unübersichtliche Karosserie, im Fond wenig Kopffreiheit, teuer in der Anschaffung



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,5 Stadtverkehr

3,2 Senioren

2,0 Langstrecke

2,6 Transport

2,8 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

- ⊕ Das Finish und die Verarbeitung des CC hinterlassen einen sehr guten Eindruck. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Auch im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck fort. Die verwendeten Kunststoffe sind weitgehend aufgeschäumt, was für eine angenehme Haptik sorgt - silberne Applikationen werben das Cockpit zudem optisch auf. Die Türausschnitte der rahmenlosen Türen sind gut nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet, jedoch gibt es keinen Kratzschutz für die lackierten Türschweller. Motorraum und Unterboden sind weitgehend abgeschottet und glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Motorhaube lässt sich leicht öffnen und wird über einen Dämpfer offen gehalten.
- ⊖ Sowohl Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken sind nahezu ungeschützt vor Beschädigungen. An den Türen sind zwar dünne, verchromte Schutzleisten, jedoch sind diese weit unten positioniert und schützen daher kaum. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss über einen extra Schalter in der Tür entriegelt werden. Das Fahrzeug kann mit falschem Kraftstoff betankt werden, da es keinen Fehlbetankungsschutz gibt.

2,1

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des VW CC 2,0 TDI ist gut. Serienmäßig ist der CC zwar nur mit vier Sitzplätzen ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es aber auch eine Rückbank mit drei Sitzplätzen (im Testwagen verbaut). Dann findet man einen zusätzlichen Notsitz hinten in der Mitte.

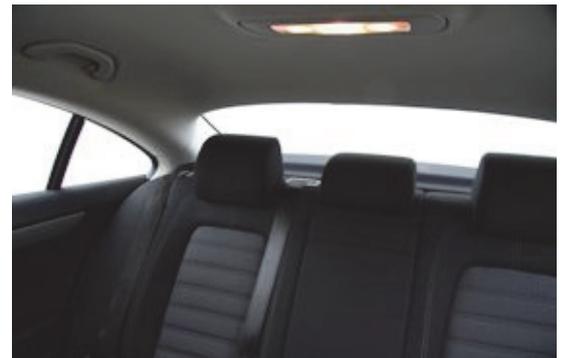
- ⊕ Dank des 70 l Kraftstofftanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1.200 km realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden, es gibt aber keine stabile Dachreling. Der CC ist serienmäßig mit Mobilitätsreifen (Conti-Seal-Reifen) ausgestattet. Die zulässige Anhängelast liegt bei hohen 1.800 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst).
- ⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 460 kg geradeso akzeptabel aus. Es fehlen Wagenheber und Radmutternschlüssel, so dass ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist. Für den BlueTDI ist aufgrund des AdBlue-Tanks in der Reserveradmulde keine Ersatzrad erhältlich.

2,7

### Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie lässt zu wünschen übrig, jedoch erleichtern die optionalen Parksensoren sowie die aufpreispflichtige Rückfahrkamera das Rangieren. Punkten kann der CC vor allem durch sein sehr gutes optionales Lichtsystem.

- ⊕ Vor dem Fahrzeug im Nahbereich liegende Hindernisse werden aufgrund der flachen Front gut wahrgenommen. Serienmäßig ist der CC mit Bi-Xenon-Scheinwerfern und Abbiegelicht ausgestattet. Ordert man das Kurvenlicht mit LED Tagfahrlicht schwenken die Scheinwerfer entsprechend dem Lenkeinschlag mit und man wird am Tag vom Gegenverkehr besser wahrgenommen. Zusätzlich ist der Light Assist erhältlich: Das Fernlicht wird ab 65 km/h automatisch aktiviert und deaktiviert. In Verbindung mit dem Spurhalteassistenten kann auch der Dynamic Light Assist erworben werden.



Die coupéartige Form des CC sorgt für eine eingeschränkte Übersichtlichkeit.

Dann fährt man dauerhaft mit Fernlicht und der Gegenverkehr wird ausgeblendet (im Testwagen verbaut). Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der linke Außen- und der Innenspiegel automatisch ab (beides Serie). Darüber hinaus hat der fahrerseitige Außenspiegel einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel besser eingesehen werden kann - das Sichtfeld in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend.

⊖ Der Fahrer sitzt recht tief und kann dadurch das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der CC nicht gut ab. Die flachen Scheiben und die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein. Auch die Verkleidung hinter dem Innenspiegel behindert den Blick nach rechts oben, z.B. zur Verkehrsampel. Doch auch der Innenspiegel liefert nur ein spärliches Sichtfeld nach hinten. Hinter dem Fahrzeug liegende Gegenstände können ohne die aufpreispflichtige Rückfahrkamera nur schlecht erkannt werden.

### 3,2 Ein-/Ausstieg

Der CC wird serienmäßig mittels Funkfernbedienung entriegelt, gegen Aufpreis ist auch ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (nicht im Testfahrzeug). Durch die tiefe und flache Karosserie gelangt man trotz der vier Türen nur noch zufriedenstellend ins Fahrzeug.

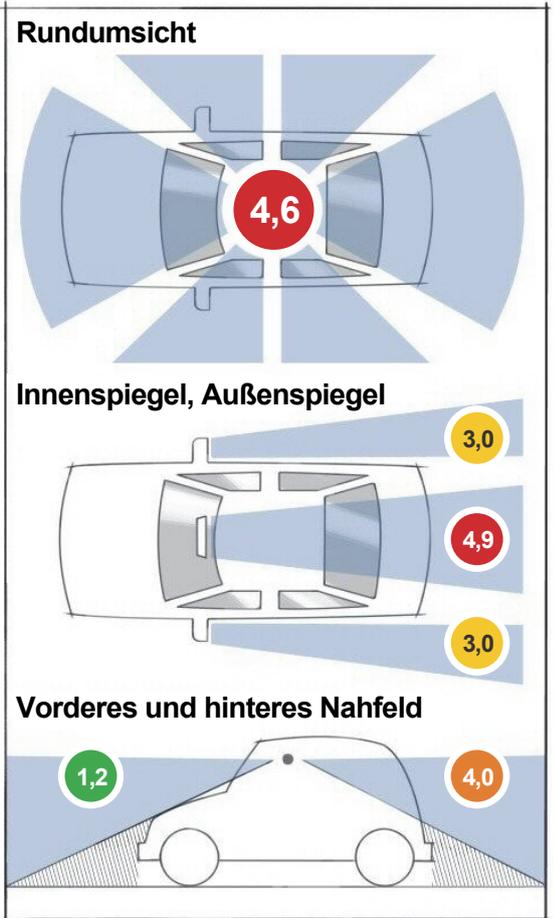
+ Die Türschweller sind weit unten und behindern nicht zusätzlich beim Einsteigen. Hilfreich sind die Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türraasterungen sind kräftig dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig. Gegen Aufpreis ist eine Umfeldbeleuchtung erhältlich.

⊖ Die Sitze sind recht tief positioniert, so dass man weit nach unten muss beim Einsteigen. Zudem ist der Abstand zur Dachkante gering und die Schweller sehr breit - dadurch ist auch der Abstand zu den Sitzen sehr groß. Ein versehentliches Aussperren ist nur bei der Fahrertür nicht möglich. Wird das Fahrzeug mit der Fernbedienung verriegelt, ist ein Aussteigen für die Insassen nicht mehr möglich (kann durch zweimaliges Betätigen deaktiviert werden).

### 2,4 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen fällt trotz der Stufenheck-Karosserie im Klassenvergleich groß aus.

+ Üblicherweise fasst das Ladeabteil 470 l. Klappt man die im 5-Sitzer-Paket enthaltene umklappbare Rücksitzlehne um, erhöht sich das Volumen des Laderaums auf großzügige 805 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Es passen sieben handelsübliche Getränkeboxen in das Ladeabteil.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem



Mit 470 l Volumen lässt der Kofferraum kaum Wünsche offen. Lediglich die niedrige Ladeöffnung mag das Bild etwas trüben.

## 3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist entsprechend der Karosserieform zufriedenstellend.

- + Die Kofferraumklappe kann u.a. von innen mittels Schalter in der Fahrertür entriegelt werden und schwingt dann selbstständig auf, alternativ auch am VW-Emblem oder per Funkfernbedienung. Die Heckklappe schwingt zwar nur knapp 1,70 m auf, allerdings weist sie einen großen Versatz auf, so dass man sich den Kopf nicht gleich anstößt. Das Format ist rechteckig und daher sehr praktisch. Zum Schließen der Klappe gibt es eine Griffmulde in der Verkleidung.
- Zum Einladen muss das Ladegut über die 71 Zentimeter hohe Ladekante gehoben werden. Die Kofferraumöffnung erweist sich als recht schmal und flach, wodurch ein Verladen sperriger Gegenstände erschwert wird. Doch auch der Kofferraum ist niedrig. Das Ladeabteil hat eine verhältnismäßig große Tiefe, so dass bei der Rückbank liegende Gegenstände nur akzeptabel erreicht werden. Beim Ausladen stört eine 18 Zentimeter hohe Stufe. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe spärlich ausgeleuchtet. Wird die Rücksitzlehne umgelegt, entsteht eine kleine Stufe und der Kofferraumboden steigt etwas an.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

Serienmäßig ist der Kofferraum des CC zwar wenig variabel, wählt man jedoch das 5-Sitzer-Paket, lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch umklappen.

- + Die Rücksitzlehne kann asymmetrisch geteilt umgelegt werden (gegen Aufpreis). Der Klappmechanismus funktioniert sehr leichtgängig und kann auch vom Kofferraum aus bedient werden. In der Rücksitzlehne gibt es eine zusätzliche praktische Durchladeleuke.
- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehne können die Gurte beschädigt werden. Kleine Utensilien können beim BlueTDI nicht besonders gut verstaut werden. Es gibt nur ein Fach rechts in der Seitenwand. Aufgrund des Ad-Blue-Tank fällt der zusätzliche Stauraum unter dem Kofferraumboden weg. Immerhin gibt es Zurrösen am Boden und Kunststoffhaken zum Einhängen von Taschen oder ähnlichem.

## 1,9 INNENRAUM

### 1,5 Bedienung

Das Cockpit des CC ist ergonomisch und übersichtlich aufgebaut, so dass eine intuitive Bedienung bereits nach kurzer Eingewöhnung möglich ist.

- + Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und der Automatikwählhebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind ebenfalls ordentlich angeordnet: Das Bremspedal liegt nah am Gas, was zwar kurze Wege bedeutet, aber auch eine genaue Betätigung erfordert - sonst werden beide Pedale gedrückt. Zum Motorstart muss der Schlüssel erst in einen gut zugänglichen Schacht geschoben und anschließend gedrückt werden, dies ist insgesamt etwas umständlich. Das Licht wird über einen gut zugänglichen Drehschalter links neben dem Lenkrad aktiviert - alternativ werden Abblend- und Fernlicht auch sensorgesteuert. Die Nebelleuchtschalter sind im Lichtschalter integriert, der Status der Nebelschlussleuchte wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Scheibenwischer werden mittels Regensensor aktiviert.



**Bedienung und Verarbeitung liegen auf gutem Niveau.**

Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und einwandfrei im Kontrast - eine Anzeige für die Kühlflüssigkeitstemperatur ist ebenfalls vorhanden. Der Bordcomputer hat einen Kurz- sowie Langzeitspeicher und informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Das Touch-Display des Audio-/Navigationssystems ist gut positioniert, die Menüführung ist sinnfällig. Zudem gibt es für das Radio Lenkradtasten. Das Klimaanlagenbedienteil ist übersichtlich gestaltet, könnte insgesamt aber etwas höher liegen. Die Heckscheibenheizung wird nach einer gewissen Zeit deaktiviert und die Umluftfunktion mittels Luftgütesensor gesteuert. Alle Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Alle vier Fenster lassen sich elektrisch betätigen und verfügen über Auf- und Abwärtsautomatik. Das Angebot an Ablagen ist vorn gut, ein Halter für große Wasserflaschen fehlt jedoch. Hinten gibt es Lehnentaschen, auf das Staufach zwischen den Sitzplätzen muss man bei Wahl des 5-Sitzer-Pakets aber verzichten. Das Handschuhfach weist eine akzeptable Größe auf. Leseleuchten gibt es vorne wie hinten.

– Für die Nebelscheinwerfer gibt es keine separate Anzeige im Kombiinstrument.

---

### 1,7 Raumangebot vorne\*

+ Es finden Personen bis rund zwei Meter Körpergröße genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenraumbreite liegt im guten Klassenmittelfeld. Insgesamt ist das subjektive Raumempfinden angenehm.

---

### 3,4 Raumangebot hinten\*

Im Fond ist es beengter, hier landet der CC im hinteren Klassenmittelfeld. Das Raumgefühl ist noch recht angenehm, wenn es auch durch die flache Dachlinie eingeschränkt wird. Gegen Aufpreis kann man zwar anstatt der zwei Sitze hinten eine Dreier-Sitzbank ordern, doch drei Personen nebeneinander sitzen sehr beengt.

– Aufgrund der flachen Dachlinie finden im Fond nur Passagiere bis 1,80 m genügend Platz vor, wenn auch die Beinfreiheit für Insassen bis zwei Meter ausreichen würde (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt).



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

### 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den CC wird zwar anstatt der zwei Sitzplätze hinten auch eine Rückbank mit drei Sitzplätzen angeboten, dennoch ist die Innenraum-Variabilität nicht besonders gut.

---

## 2,1 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

+ Das Fahrwerk ist insgesamt ausgewogen abgestimmt, tendiert eher in Richtung straff. Lange Bodenwellen werden ohne Nachschwingen abgefedert. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse spüren die Insassen, aber gut absorbiert. Noch besser werden die Bodenwellen nur mit der optionalen adaptiven Fahrwerksregelung DCC pariert (nicht im Testwagen vorhanden). Dann kann man auch zwischen verschiedenen Dämpfer-Kennlinien von Sport bis Komfort wählen.

Mit dem Serienfahrwerk tritt eine Stuckerneigung kaum auf. Die Karosserieneigungen werden gut unterdrückt, eine gewisse Seitenneigung in schnellen Kurven lässt sich aber nicht vermeiden. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster stören die Insassen kaum, sie sind ordentlich gedämpft.

## 2,0 Sitze

Der CC ist vorn serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet.

+ Beide Vordersitze lassen sich serienmäßig in der Höhe, nicht aber in der Neigung einstellen. Eine Lordosenstütze ist Serie. Optional gibt es aber auch eine elektrische 12-Wege-Einstellung (nicht im Testwagen). Man findet im CC schnell eine angenehme Sitzposition. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und bieten einen guten Halt, wenn auch dieser im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein könnte. Die Sitzlehnen sind auch für große Personen hoch genug. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen - ein stabiles Trittbrett ist vorhanden. Im Fond sind die Sitze zufriedenstellend konturiert und die Lehnen sehr hoch. Die Sitzposition ist auch im Fond recht angenehm, auch wenn etwas mehr Oberschenkelauflege wünschenswert wäre.

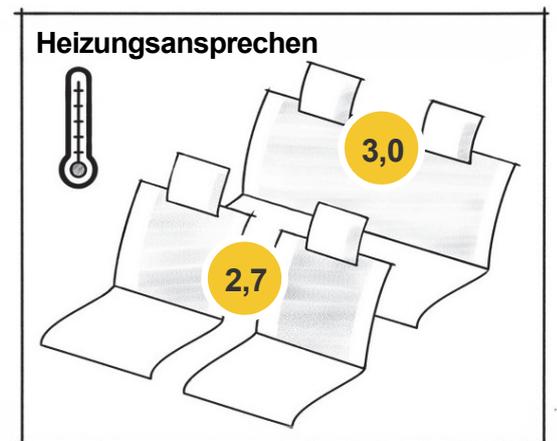
## 1,9 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel fällt niedrig aus. Er beträgt bei 130 km/h nur 66,9 dB(A). Es fallen weder Wind- noch Fahrgeräusche negativ auf. Auch der Dieselmotor ist gut vom Innenraum abgekapselt und nur wenig präsent.

## 2,3 Klimatisierung

Der CC ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die optionale Zwei-Zonen-Klimaanlage "Climatronic" verbaut. Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorne wie hinten zufriedenstellend an.

+ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen, die Luftmengenverteilung erfolgt jedoch für beide gemeinsam. Die Umluftfunktion wird mittels Luftgütesensor geregelt. Ein Staub- und Pollenfilter mit Aktivkohleeinsatz ist serienmäßig an Bord. Beim ADAC Heizungstest spricht die Heizung vorn wie hinten zufriedenstellend an.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

## 2,9 Fahrleistungen\*

Der CC 2,0 TDI sorgt in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe für zufriedenstellende Fahrleistungen. Der 140 PS Diesel sorgt dank des maximalen Drehmoments von 320 Nm für genügend Kraft. Überholvorgänge können so recht schnell erledigt werden. Für den Spurt von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug 6,4 s.

2,3

## Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Diesel läuft über den gesamten Drehzahlbereich recht kultiviert. Im niedrigen Drehzahlbereich sind unter Last aber leichte Vibrationen und Dröhnen vorhanden. Insgesamt kann man mit der Laufkultur aber zufrieden sein, da der Motor gut vom Innenraum abgeschottet ist.

1,5

## Schaltung

+ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe sorgt für schnelle und kaum spürbare Schaltvorgänge. Einzig bei plötzlicher hoher Leistungsanforderung gelingen die Schaltwechsel nicht immer ganz ruckfrei, da die Getriebesteuerung dann oft nicht sofort den richtigen Gang zuordnet. Der Schalthebel lässt sich gut bedienen, der Fahrer hat zusätzlich die Möglichkeit, mit den Schalt paddeln am Lenkrad die Gangwahl zu beeinflussen. Das DSG des 2,0 TDI ist serienmäßig mit einem Freilauf ausgerüstet, welcher im Menü deaktiviert werden kann. Geht der Fahrer vom Gas, kuppelt die Automatik aus und das Auto rollt im Leerlauf. Die Funktion sorgt zwar für einen niedrigeren Verbrauch, bei zügiger Autobahnfahrt nervt aber das verzögerte Ansprechen auf Gasbefehle, wenn man zuvor vom Gas gegangen war. Die Gänge lassen sich auch manuell am Wählhebel oder an den Schaltwippen am Lenkrad wechseln. Die Bedienung des Wählhebels gibt keine Fragen auf. Die Auto-Hold-Funktion hindert das Fahrzeug am wegrollen, wenn zum Beispiel am Berg angehalten werden muss. Dadurch wird gleichzeitig auch das Anfahren erleichtert.

2,3

## Getriebeabstufung

+ Die sechs Gangstufen des Doppelkupplungsgetriebes passen gut zum 140 PS Dieselmotor. Die Gänge sind gut gespreizt und die Drehzahlen fallen auf der Autobahn nicht zu hoch aus. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 2.500 1/min.

2,3

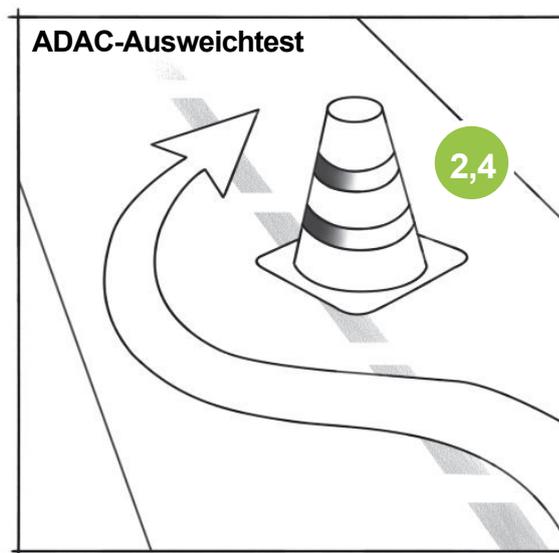
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

### Fahrstabilität

+ Der VW CC reagiert gut auf Kursänderungen, allerdings wird das Fahrzeug bei Bodenwellen oder Fahrbahnverwerfungen in Kurven gelegentlich leicht versetzt - dann sind geringfügige Lenkradkorrekturen notwendig. Beim ADAC Ausweichtest reagiert der CC zunächst leicht untersteuernd auf den ersten Lenkbefehl. Beim anschließenden Gegenlenken zeigt er eine deutliche Übersteuertendenz, welche allerdings durch das effektiv eingreifende ESP sofort unterbunden wird. Dadurch ist das Fahrverhalten im Ausweichtest insgesamt unkritisch. Die Traktionskontrolle (mit elektronischer Differenzialsperre) hilft beim Anfahren auf nasser oder rutschiger Fahrbahn. Im Grenzbereich zeigt der CC eine gutmütige Untersteuertendenz, bei einem plötzlichen Lastwechsel drängt das Heck nur wenig nach.

### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,4 Lenkung\*

Die Lenkung weist gute Eigenschaften auf und kann auch mit einem zufriedenstellenden Wendekreis punkten. Die Lenkübersetzung könnte insgesamt etwas direkter sein.

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut und präzise an. Das Lenkgefühl ist um die Mittellage zufriedenstellend und wird bei größeren Lenkwinkeln besser - dann erhält der Fahrer auch eine gute Rückmeldung. Beim Rangieren ist nur wenig Kraftaufwand notwendig. Der Wendekreis liegt mit 11,5 m im Klassenmittelfeld.

## 2,1 Bremse

⊕ Die Bremsanlage kann mit einer guten Wirkung und Standfestigkeit überzeugen. Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h steht der CC bereits nach rund 36,9 m (Mittelwert von zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5, 235/45 R17 94W). Die Bremse spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Die Spurtreue bei Bremsungen in Kurven ist tadellos.

## 1,8 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den CC gibt es eine Vielzahl an serienmäßiger und optionaler Sicherheitsausstattung. Damit erreicht er eine sehr gutes Ergebnis bei der aktiven Sicherheit.

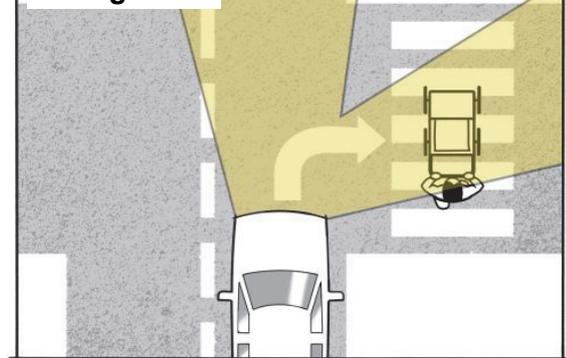
⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm und der Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Zudem verfügt das ESP über eine Gegenlenkunterstützung, die dem Fahrer in Gefahrensituationen hilft ein Schleudern zu vermeiden. Eine Müdigkeitserkennung ist ebenfalls aufpreisfrei an Bord. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem gibt es gegen Aufpreis, ein indirekt messendes ist Serie. Reifen mit Notlauf Eigenschaften sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Darüber hinaus ist der CC mit Bi-Xenon-Scheinwerfern mit Abbiegelicht und LED-Rückleuchten ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es den "Dynamic Light Assist", dann fährt man dauerhaft mit Fernlicht ohne den Gegenverkehr zu blenden und die Scheinwerfer schwenken in Kurven mit. Dieser ist allerdings nur in Kombination mit dem Spurhalteassistenten "Lane Assist" erhältlich. Das System korrigiert die Fahrriichtung durch einen Lenkimpuls, wenn ein Verlassen der Fahrspur droht.

### Einschlafwarner



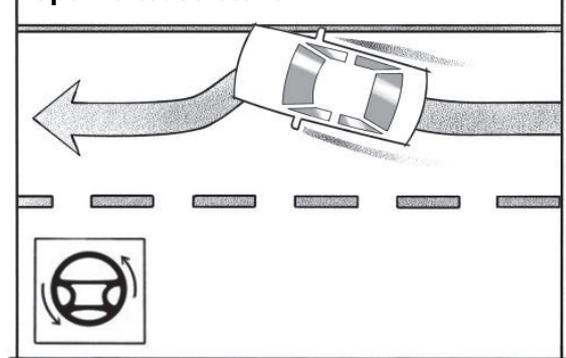
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

### Abbiegelicht



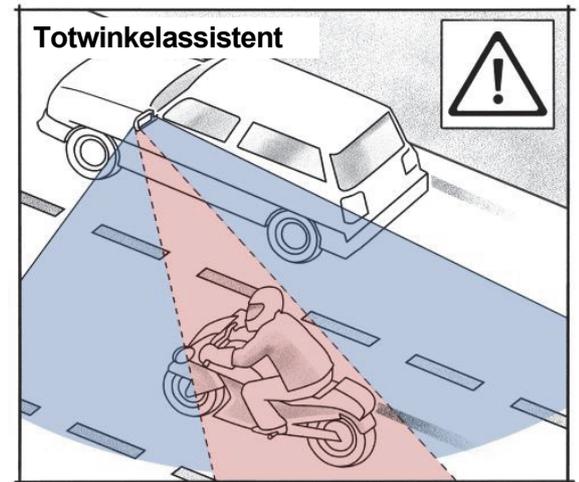
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

### Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Des Weiteren ist ein Totwinkelwarner "Side Assist" erhältlich - befindet sich ein Fahrzeug beim Spurwechsel im Gefahrenbereich, wird der Fahrer durch optische Signale in den Außenspiegeln gewarnt. Zudem ist eine automatische Distanzregelung (ACC) mit City-Notbremsfunktion erhältlich. Das System passt die Geschwindigkeit den Vorfahrenden an und hält dabei den Abstand zu diesen konstant. Unterhalb von 30 km/h wird bei einer drohenden Kollision automatisch eine Notbremsung eingeleitet. In den Türen sind Strahler, die den rückwärtigen Verkehr bei Dunkelheit warnen. Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann z.B. beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden.

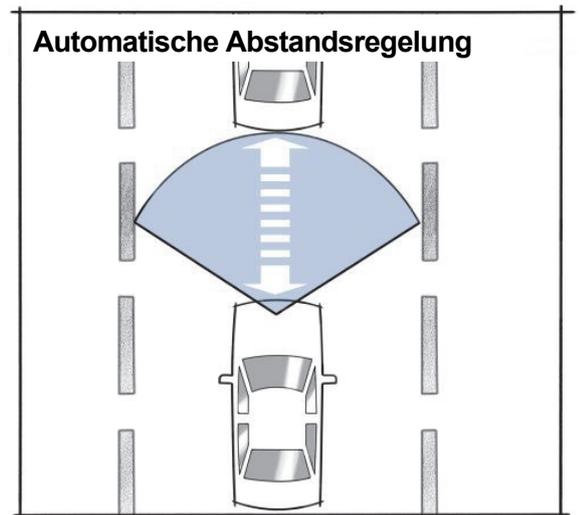


**Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.**

## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Der CC ist mit Front- Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis sind auch Seitenairbags (mit Gurtstraffern) für die hinteren Passagiere lieferbar. Insgesamt wird dem VW ein guter Insassenschutz prognostiziert.

**+** Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m. Zudem sind diese aktiv und weisen einen geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond bieten die Stützen Personen bis 1,60 m optimalen Schutz, allerdings übernimmt hier auch das Dach eine gewisse Stütz- und Schutzfunktion. Der Abstand zwischen Kopf und Stütze könnte kleiner sein, ist aber noch akzeptabel. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen, Anschnallerinnerer im Fond fehlen aber. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen.



**Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.**

## 1,7 Kindersicherheit

**+** Die beiden Außensitze im Fond eignen sich gut zum Befestigen von Kindersitzen. Isofix-Kindersitze können dank der gut zugänglichen Isofix-Halterungen einfach befestigt werden. Aber auch das Befestigen von Kindersitzen mit den normalen Gurten funktioniert auf den Außensitzen problemlos. Die kurzen Schlösser machen eine Einhandbedienung möglich und die Gurte reichen auch für Kindersitze mit großem Gurtbedarf. Abstand und Position der Gurtanlenkpunkte sind günstig. Der Einklemmschutz der hinteren Fensterheber funktioniert einwandfrei. Der Beifahrerairbag kann deaktiviert werden, so dass auch auf dem Beifahrerplatz Kindersitze genutzt werden können. Diese sind auch laut Bedienungsanleitung auf allen Plätzen erlaubt.

**-** Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Form kaum zum fixieren von Kindersitzen. Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher.

## 3,0 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt für den CC allerdings nicht vor.

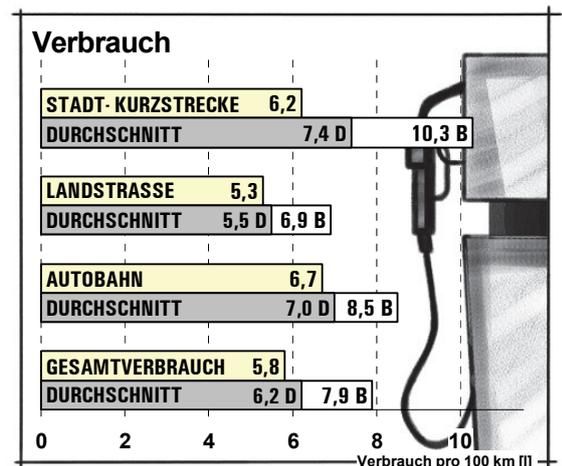
## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Verbrauch des CC 2,0 TDI DSG fällt mit gemessenen 5,8 l noch zufriedenstellend aus. Die beim EcoTest ermittelte CO<sub>2</sub>-Bilanz beträgt 185 g/km, was für 27 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel reicht. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,2 l/100 km, außerorts sind es 5,3 l/100 km und auf der Autobahn 6,7 l/100 km.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sehr niedrig aus. Dank Euro6-Abgastechnik (SCR-System mit AdBlue-Einspritzung) fallen auch die Stickstoffoxid-Werte gering aus. So kann der CC BlueTDI mit 49 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten kommt der CC BlueTDI auf 76 Punkte im ADAC EcoTest, was für vier Sterne reicht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

## 3,8 AUTOKOSTEN

### 2,6 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Dieselmotors nicht zu hoch ausfällt, liegen die Betriebskosten im guten bis zufriedenstellenden Bereich.

### 3,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der VW Passat besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der Zahnriemen muss nur alle 210.000 km ersetzt werden.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. VW gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

### 3,1 Wertstabilität\*

Dem VW CC mit vernünftigem 140 PS Dieselmotor und moderner Euro6-Abgastechnik wird ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert. In den vierjährigen Berechnungszeitraum fällt der bereits angekündigte Modellwechsel, was den Restwert etwas drückt.

### 5,0 Kosten für Anschaffung\*

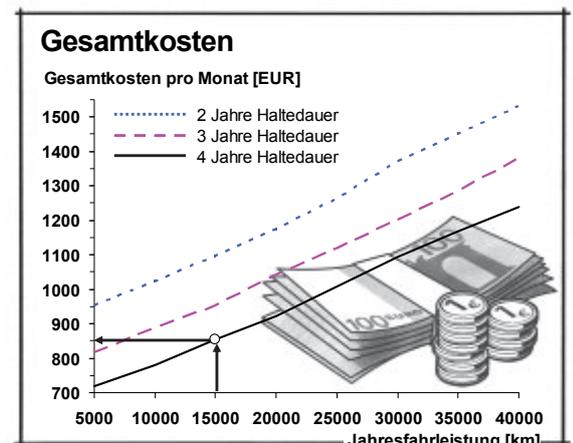
– Der CC 2,0 BlueTDI kostet inklusive Automatikgetriebe mindestens 36.950 Euro. Für ein Fahrzeug der Mittelklasse ist das ein hoher Preis, auch wenn die Serienausstattung im Vergleich zu vielen Konkurrenten noch recht gut ausfällt: Xenonscheinwerfer, ein automatisch abblendender Innen- und linker Außenspiegel oder auch ein Licht- und Regensensor sind beim CC Serie. Andererseits muss man aber auch für Details wie eine klappbare Rücksitzlehne, eine Klimaautomatik oder einen Tempomat Extra bezahlen - in der Preisklasse sollte das obligatorisch sein.

### 4,2 Fixkosten\*

– Die Fixkosten fallen hoch aus. Zur KFZ-Steuer von 274 Euro pro Jahr gesellen sich durchweg ungünstige Versicherungsklasseneinstufungen (KH: 23; TK: 27; VK: 23).

### 3,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Teuer in der Anschaffung, hohe Aufwendungen für die jährliche Steuer und Versicherung sowie nicht besonders niedrige Werkstattkosten sorgen in der Summe trotz der recht niedrigen Betriebskosten nur für ein geradeso akzeptables Ergebnis bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 854 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI	2.0 TSI	3.6 V6 4MOTION DSG	2.0 TDI BMT	2.0 BlueTDI	2.0 TDI BMT
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1984	6/3597	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	118 (160)	155 (211)	220 (300)	103 (140)	103 (140)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/2000	280/1700	350/2400	320/1750	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	8,5	7,6	5,6	9,8	9,9	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	242	250	214	214	227
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,3 S	7,3 S	9,2 S	4,7 D	4,7 D	4,8 D
CO2 [g/km]	147	171	215	120	122	125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/25	16/21/25	16/25/27	18/23/27	18/23/27	18/23/27
Steuer pro Jahr [Euro]	132	192	312	240	244	250
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	832	903	1141	807	813	861
Preis [Euro]	32.675	35.625	44.350	33.475	34.675	36.225

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	CS235/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,5/11,4 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,2/5,3/6,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	137 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>185 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4802/1855/1418 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2095 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1560 kg/460 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>470 l/805 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1205 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>120 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>71 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>132 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>531 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>854 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/27
Grundpreis	36.950 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	1.240 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe (DSG)	2.275 Euro <sup>o</sup>
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	1.115 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light Assist)	ab 148 <sup>o</sup>
Kurvenlicht	760 Euro <sup>o</sup>
LED-Rückleuchten	Serie
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	395 Euro
Spurassistent (Lane Assist)	550 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	240 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent (Side Assist)	550 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht	Serie

### INNEN

2. Sitzreihe - drei Sitzplätze (+ Lehne umklappbar)	185 Euro <sup>o</sup>
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/385 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Climatronic)	470 Euro <sup>o</sup>
Navigationssystem	ab 665 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	295 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerseite)	Serie
Lackierung Metallic	580 Euro <sup>o</sup>
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Verarbeitung	2,0	Fahrstabilität	2,4
Alltagstauglichkeit	2,1	Lenkung*	2,4
Sicht	2,7	Bremse	2,1
Ein-/Ausstieg	3,2	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Kofferraum-Volumen*	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,4	Kindersicherheit	1,7
<b>Innenraum</b>	<b>1,9</b>	Fußgängerschutz	3,0
Bedienung	1,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,2</b>
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,3
Raumangebot hinten*	3,4	Schadstoffe	1,1
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,1</b>		
Federung	2,2		
Sitze	2,0	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,8</b>
Innengeräusch	1,9	Betriebskosten*	2,6
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,6
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,2</b>	Wertstabilität*	3,1
Fahrleistungen*	2,9	Kosten für Anschaffung*	5,0
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	4,2
Schaltung	1,5	Monatliche Gesamtkosten*	3,8
Getriebeabstufung	2,3		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen