



VW Arteon 2.0 TDI SCR Elegance 4MOTION DSG

Viertüriges Coupe der oberen Mittelklasse (176 kW / 240 PS)

Schon auf den ersten Blick sieht man beim Arteon: er ist nicht einfach ein Passat mit verlängertem Radstand. Denn sein Design ist für VW-Maßstäbe sehr progressiv, von elegant gefällig (Elegance-Version) bis grimmig aggressiv (R-Line-Version). Besonders machen ihn auch die Türen mit rahmenlosen Scheiben, praktisch wird er durch die große Heckklappe und den üppigen Kofferraum. So neu sein Äußeres daherkommt, so gewohnt erscheint der Innenraum - er ist in weiten Teilen an den Passat angelehnt, mit allen Vor- und Nachteilen. Angenehm ist die Ergonomie und durchdachte Bedienbarkeit sowie die gute Verarbeitung und die schönen Materialien - die Chance, den Arteon innen wirklich edel zu machen, hat VW aber nicht genutzt. Zu Audi und Co. wird entsprechender Respektabstand gehalten.

Man merkt unterwegs aber die sehr gelungene Feinabstimmung mit den gegebenen Möglichkeiten. Das beim Top-Diesel serienmäßige adaptive Fahrwerk federt trotz ungünstiger (aber schöner) 20 Zöller manierlich. Es bietet einen guten Fahrkomfort und trotzdem ein beeindruckend agiles Fahrverhalten, nicht zuletzt im ADAC Ausweichetest, wo es seine hohen Sicherheitsreserven demonstriert. Der Dieselmotor muss mit vier Zylindern auskommen, schüttelt sich dank zweier Turbolader aber trotzdem 240 PS und 500 Nm Drehmoment aus dem Ärmel - wobei "schütteln" hier verkennt, dass er eine wirklich gute Laufkultur bietet. Nur der Klang ist etwas knurrig und passt nicht recht zum Arteon-Ambiente. Allrad und Automatik sind natürliche Feinde des Spritsparens, entsprechend setzt der Wolfsburger aus Emden hier auch keine Glanzpunkte - aber sauber ist er dank SCR-Kat mit AdBlue-Einspritzung. In der Summe ist der Arteon ein gelungenes Paket, das aber einen erheblichen Preis hat - er ist schön und schön teuer. **Konkurrenten:** u.a. Audi A5 Sportback, BMW 4er Gran Coupé, KIA Stinger.

+ gute Verarbeitung, hoher Fahrkomfort, sehr agiles Fahrverhalten, viele Assistenzsysteme lieferbar, saubere Abgase

- erhöhter Verbrauch, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,5

Zielgruppencheck

Familie 2,7

Stadtverkehr 3,9

60+ Senioren 3,3

Langstrecke 2,3

Transport 2,4

Fahrspaß 1,8

Preis/Leistung 2,9

EcoTest ★★★★★

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Volkswagen fertigt die Karosserie des Arteon sorgfältig, alle Bauteile sind passgenau verbaut und sauber ausgeführt. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im Bereich des Hinterachsdifferenzials nicht extra abgedeckt. Im Innenraum geht die sorgfältige Verarbeitung weiter, alles sitzt soweit fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck. An die Finesse

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 6,1 l Diesel pro 100 km an, ergibt sich mit dem 66 Liter Tank eine theoretische Reichweite von gut 1.080 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt bei unserem Testfahrzeug bei 535 kg – das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger kann man aber bis zu 100 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 90 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der

2,6 Licht und Sicht

Der Arteon ist vor allem ein langes Auto und überdies mit seiner Coupé-Form an Front und Heck schwer zu überblicken - entsprechend schwierig ist es, die Abmessungen des großen Fünftürers abzuschätzen. Allerdings sind die Dachsäulen nicht zu breit, und so fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung noch akzeptabel aus. Bodennahe Hindernisse kann man vorne noch recht gut erblicken, hinten fällt das schon schwerer - die Rückfahrkamera (schmutzgeschützt unter dem VW-Emblem) ist also eine



Zwar sind die Dachsäulen im Heckbereich relativ schmal, doch stören die nicht versenkbaren Kopfstützen die Sicht nach hinten sehr.

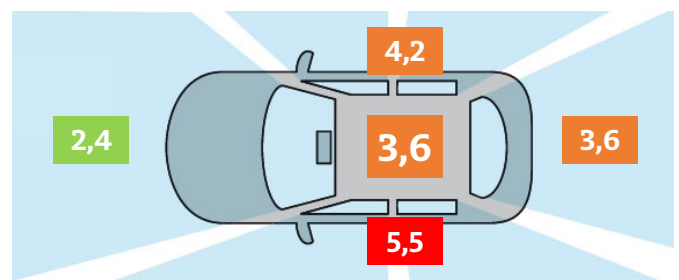
der Materialqualität von Audi A6, BMW 5er und Mercedes E-Klasse kommt der längste der VW-Pkw aber nicht heran, zu sehr orientiert sich der Innenraum am "normalen" Passat; und sogar dessen Highline-Ausstattung ist im Detail noch wertiger, beispielsweise bei den Fensterheberschaltern, die dort verchromte Kanten haben. Das ist nicht ganz verständlich, sortiert sich der Arteon preislich doch oberhalb aller Passat-Derivate ein.

Arteon bis zu einem Gewicht von 2,2 Tonnen - das ist üppig und mehr als so manches SUV kann. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen, bei VW AirStop genannt, sind serienmäßig. Gegen Aufpreis kann man ein vollwertiges Reserverad ordern, dann sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber an Bord. Der Ad-Blue-Tank wird über einen eigenen Einfüllstutzen direkt neben dem für den Dieselmotorkraftstoff befüllt - so ist das eine praktische Lösung.

Empfehlung, um hinter dem Arteon nichts und niemanden zu übersehen.

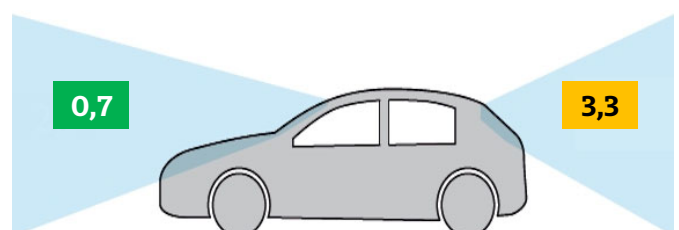
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Heckkamera kann man um seitliche Kameras und eine an der Front ergänzen, aus denen die Fahrzeuelektronik eine Live-Fahrzeugaufsicht aus der Vogelperspektive erstellt.

VW bietet weitere Assistenzsysteme, um den Fahralltag zu erleichtern und sicherer zu gestalten. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorne und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Als Neuerung unterstützt der „Trailer-Assist“ auch beim Rückwärtsfahren mit dem Anhänger. LED-Scheinwerfer sind beim Elegance Serie, optional kann

2,7 Ein-/Ausstieg

Als typische Limousine ist der Arteon nicht ideal zum Ein- und Aussteigen - allerdings hat er relativ große Türausschnitte, so dass man noch ganz ordentlich rein und raus kommt. Die Türen sind nicht zu lang, man benötigt folglich nicht viel Platz seitlich neben dem Auto. Die Sitzflächen vorne liegen etwa 39 cm über der Straße und damit etwas niedrig; immerhin sind die Schweller nicht hoch und nicht zu breit. Am Dachhimmel gibt's vier Haltegriffe - allerdings nur, wenn man kein Schiebedach bestellt,

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 475 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen nur marginal auf 575 Liter, weil die Heckscheibe sehr schräg steht und recht flach über dem Kofferraum verläuft. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 915 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.370 Liter Volumen verfügbar.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen, zum Schließen benötigt man etwas Kraft; es empfiehlt sich also der elektrisch Antrieb, der gegen Aufpreis lieferbar ist. Man kann die elektrische Heckklappe um "easy open" erweitern, dann öffnet und schließt die Heckklappe automatisch durch einen berührungslosen Schwenk mit dem Fuß unter die Heckschürze. Die Kofferraumklappe schwenkt zwar nur 1,85 m nach oben, ihre Kante befindet sich aber 13 cm weiter vorne als das Fahrzeugende, so dass selbst 1,90 m große Personen sich ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen können.

man das „Active Lighting System“ ordern; dann wird das serienmäßige Abbiegelicht um aktives Kurvenlicht und den empfehlenswerten dynamischen Fernlichtassistenten ergänzt. Der Innenspiegel und der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.

⊖ Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der Rechte muss ohne diesen auskommen, der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar.

dann entfallen die vorderen beiden. Eine Umfeldbeleuchtung mit Abschaltverzögerung ist serienmäßig, das schlüssellose Zugangssystem gibt es optional.

⊖ Der Komfortzugang lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Immerhin 475 l Gepäck fasst der Kofferraum des Arteon - das ist auch in der oberen Mittelklasse ein stattlicher Wert.

Die Ladekante liegt 71 cm über der Straße und damit nur auf zufriedenstellender Höhe. Mehr stört im Alltag die innere Kante von 21 cm, denn für den Arteon gibt es im Gegensatz zum Passat Variant keinen doppelten Kofferraumboden. Unter dem Boden findet man noch kleinere Fächer mit insgesamt 25 Liter Volumen. Der Kofferraum wird von je einer Leuchte links und rechts ausgeleuchtet.

⊖ Klappt man die Rücksitze um, entsteht keine ebene Ladefläche, es bleibt eine störende Stufe im Bereich der Sitzlehnen unten.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, praktisch für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladereinrichtung in der Lehnenmitte. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Vom Kofferraum aus kann man die Sitzlehnen jedoch nicht entriegeln. Es gibt ein praktisches Fach rechts

im Kofferraum, dort lassen sich kleine Gegenstände verstauen. Links und rechts an den Seiten findet sich jeweils ein ausklappbarer Haken. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht verfügbar, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens.

2,4 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Getriebewählhebels zueinander. Auch die Anordnung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und allgemeine Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente inklusive der Lüftungsdüsen (Option) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente kann man optional durch ein großes TFT-Display ersetzen, das in seinen Designs etwas angepasst werden kann, in manchen Konfigurationen auf den ersten Blick jedoch überladen wirkt. Analog oder digital, die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. VW gibt sich ganz offensichtlich Mühe, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten (Ausnahme siehe Minuspunkt); kleine Hinweise wie das Handy nicht zu vergessen oder Tipps, welche Einstellungen die Musik am Handy im Fahrzeug am besten zu Geltung bringen, gehören auch dazu. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze komplett elektrisch eingestellt werden (Fahrerseite inkl. Memory).

⊖ Beim Top-Infotainmentsystem Discover Pro wurden sämtliche Hardwaretasten und Drehregler verbannt, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gesten-

steuerung. Letztere kann nur „links oder rechts wischen“ verstehen und funktioniert wenig zuverlässig, ihr Mehrwert erschließt sich nur aus dem teils unsensiblen Touchscreen. Weitere Nachteile: die Ansteuerung der Funktionsbereiche erfordert jetzt immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche stellt jeden Fingerabdruck zur Schau. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navi Discover Media, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt. Es gibt vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten.



Die Verarbeitungsqualität ist gut, allerdings dürfte die Materialauswahl und -anmutung angesichts des Fahrzeugpreises durchaus wertiger ausfallen.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Arteon serienmäßig ein Radio mit CD-Laufwerk, SD-Slot, AUX- und USB-Anschluss sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Gegen Aufpreis gibt es weitere USB-Anschlüsse, ein DVD-Laufwerk (in Kombination mit dem großen Navi), DAB+ Empfang und eine erweiterte Sprachbedienung. Das Infotainmentsystem Discover Pro umfasst einen WLAN-Hotspot, einen Simcartenslot in Verbindung mit der Telefonschnittstelle Business, einen Festplattenspeicher und Verbindungsmöglichkeiten über AppleCar Play und AndroidAuto. Über

die CarNet Dienste kann man Verkehrsinformationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit erhalten, auch Remote-Dienste werden darüber umgesetzt. In der Optionsliste findet sich auch ein 230-V-Anschluss für die Rückbank sowie ein 700-W-Soundsystem.

⊖ Das Fach mit induktiver Lademöglichkeit ist für die meisten Handys, welche eine solche Funktion besitzen, zu klein - ohne komplett im Fach zu liegen, ist eine drahtlose Aufladung aber nicht möglich.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Auch wenn der Arteon ein großes Auto ist, besonders viel Platz stellt er auf den vorderen Plätzen nicht zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,90 m große Menschen - könnte man die Sitze noch weiter nach hinten schieben, wäre noch mehr drin. Die Kopffreiheit ist üppig,

sie würde auch für deutlich über zwei Meter große Personen ausreichend. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch für die Fahrzeugklasse nicht besonders üppig. Das subjektive Raumgefühl fällt noch gut aus, etwas einengend wirken nur die schmalen Fensterflächen.

3,4 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es genau andersrum zu - Beinfreiheit ist reichlich vorhanden, über den Köpfen wird es etwas enger. Konkret heißt das, ab knapp 1,85 m Größe kommt man mit dem Dachhimmel in Kontakt, während die Beinfreiheit selbst dann noch für über zwei Meter große Menschen reicht, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personen eingestellt sind.



Im Fond finden aufgrund der eingeschränkten Kopffreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

2,6 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es leider nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen erfreulich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Handy findet sicher seinen Platz, wird auf Wunsch auch induktiv geladen - wenn es nicht besonders groß ist. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l- und hinten 1-l-

Flaschen. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt.

2,0 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Mit dem stärksten Diesel hat der Arteon serienmäßig adaptive Dämpfer an Bord. Im Individual-Modus des Fahrprofil-Menüs kann man als Novum die Dämpfer nicht nur wie bisher in drei, sondern sogar in 15 Stufen zwischen sehr komfortabel und sportlich variieren; damit ist ein sehr breites Spektrum einstellbar, von deutlich nachschwingend bis recht derb abrollend, insbesondere mit den großen 20-Zoll-Folien. Der Arteon wird damit nicht zum Sportwagen, seine Agilität ist aber erstaunlich angesichts der Fahrzeuggröße. Im Stadtverkehr ist das große Coupé komfortabel unterwegs, einzig bei Kanten kommt das Fahrwerk in Kombination mit den großen Rädern an seine Grenzen und reicht leichte Erschütterungen bis in den Innenraum durch.

Insbesondere auf Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen spürt man die hohen ungefederten Massen durch die großen Reifen, besser kann man es mit einer konventionellen Federung aber kaum umsetzen; akustisch werden die Insassen wenig belastigt. Beispielsweise Geschwindigkeitshügel und andere Querhindernisse zeigen das hohe Schluckvermögen des Fahrwerks, sie werden gut absorbiert. Auf der Landstraße ist man ähnlich komfortabel unterwegs, wobei nur grobe Unebenheiten wie Frostaufbrüche den Arteon etwas aus der Ruhe bringen. Für lange Autobahnfahrten ist der Wolfsburger prädestiniert, er federt souverän und der lange Radstand bringt zusätzliche Ruhe in das Fahrverhalten.

2,3 Sitze

⊕ Im Testwagen sind die optionalen ergoComfort-Sitze mit aktiver Sitzbelüftung sowie elektrischer Einstellung samt Memory-Funktion auf der Fahrerseite verbaut. Die Sitze sind bequem und gut geeignet auch für lange Strecken, sie bieten einen guten Seitenhalt und passende Konturen auf Sitzfläche und Lehne. Über eine elektrisch einstellbare 4-Wege-Lendenwirbelstütze verfügen beide Sitze, die des Fahrers kann auch eine Massagefunktion

umsetzen. Es gibt viele Einstellmöglichkeiten (u.a. Neigung), die Sitzflächenlänge lässt sich aber nicht variieren. In der zweiten Reihe bieten die Sitze keine speziellen Einstellmöglichkeiten, sie verfügen über ordentliche Konturen von Lehne und Sitzfläche und ermöglichen eine gute Sitzposition selbst für Erwachsene, weil eine üppige Beinfreiheit zur Verfügung steht.

2,6 Innengeräusch

Misst man den Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h, erhält man einen Messwert von 67,3 dB(A) - das ist kein schlechter Wert, aber auch nicht besonders niedrig. Mit Akustikpaket ausgestattet hätte man den Arteon noch leiser erwartet. Vielleicht ist es nicht optimal, dass im Gegensatz zum "normalen" Passat nur die vorderen Fenster in Doppelverglasung ausgeführt sind. Der Vierzylinder-Diesel läuft dank Fliehkraftpendel im Zweimassenschwungrad kultiviert und leise bei niedrigen Drehzahlen, ist bei

mittleren und hohen vor allem unter Last eher knurrig und recht deutlich zu hören. Trotz rahmenloser Scheiben treten Windgeräusche nicht in den Vordergrund, sie tragen nur dezent zu den allgemeinen Fahrgeräuschen im Innenraum bei, die auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht störend laut werden, so dass man sich immer gut unterhalten kann.

1,5 Klimatisierung

⊕ Der Arteon in der Elegance-Ausstattung bietet serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, die sich optional auf Drei-Zonen erweitern lässt. Je nach Platz bzw. im Fond kann man aber nur die Temperaturen variieren, die Lüftungsstärke wird für alle gemeinsam reguliert. Die Intensität des Automatik-Modus kann in 3 Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte, unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam; für den Fond gibt es hierzu keine Einstellmöglichkeiten. Die Klimaautomatik verfügt über einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Die Sitzheizung

ist vorne Serie, hinten optional. Die Lenkradheizung sowie die Standheizung finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten. Ein praktisches Extra ist die Frontscheibenheizung, die zuverlässig Beschlag schnell entfernt oder verhindert; sie arbeitet mit einer Folie in der Scheibe und damit drahtlos, so dass sich keine störenden Lichtreflexe nachts ergeben können.

⊖ Die hinteren Scheiben können nur etwa zur Hälfte geöffnet werden, ein weiteres Versenken verhindert die Türgeometrie.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der 2-l-Diesel ist mit Leistungen von 150 und 190 PS bekannt, es gibt ihn aber auch in einer überarbeiteten Variante mit zwei Turboladern, in der er 240 PS und ein maximales Drehmoment von 500 Nm leistet. Eben dieses Triebwerk macht dem Arteon Beine, treibt alle vier Räder an und beschleunigt das große und recht schwere Coupé in nur 6,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 245 km/h angegeben.

Interessanter sind aber die Zwischenspurts, die der Arteon schnell erledigt; von 60 auf 100 km/h beschleunigt er in knapp 4,2 Sekunden, der Tempozuwachs von 15 auf

30 km/h (z.B. nach dem Abbiegen) geht in deutlich unter einer Sekunde vonstatten. Mit dem Top-Diesel im Arteon kann man also durchaus Fahrspaß haben, der Motor zieht auch von niedrigen Drehzahlen aus schon kräftig los und zeigt dabei nur wenig Verzögerung auf Gasbefehle. Zwar klingt er etwas langweilig, allerdings kann man über das Bordmenü einen sportlicheren Motorklang einstellen - das bleibt aber Geschmackssache.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ VW verbaut in dieser Leistungsvariante ein Fliehkraftpendel im Zweimassenschwungrad, welches sich spür- und hörbar positiv auf die Laufkultur auswirkt. Für einen Vierzylinder-Diesel läuft das Aggregat insbesondere bei niedrigen Drehzahlen sehr ruhig und kaum brummig, selbst unter Last und in hohen Gängen wird der Klang nicht störend, auch Vibrationen dringen

kaum bis in den Innenraum. Damit ist er spürbar besser als die Variante mit 190 PS. Dank der hintereinander geschalteten Turbolader (einer "klein" für schnelles Ansprechen bei niedrigen Drehzahlen, einer "groß" für hohe Leistung bei mittleren und hohen Drehzahlen) zieht der Diesel schon knapp über Leerlaufdrehzahl gut los und lässt auch bei über 3.500 1/min im Schub nicht nach.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Als Getriebe gibt es ausschließlich eine Siebengang-Doppelkupplungsautomatik. Mit etwas Gefühl beim Anfahren gelingen weiche Starts und einmal in Fahrt schaltet das DSG meistens ruckfrei und zügig. Nur ab und zu gönnt es sich eine kleine Gedenksekunde beim Sortieren der Gänge. Die Ganganschlüsse passen gut zueinander, es entstehen beim Schalten keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch bleiben dem Motor ausreichend Drehzahlreserven bei höheren Geschwindigkeiten. Bei 130

km/h dreht der Turbodiesel im höchsten Gang mit 2.200 1/min - das ist für einen so leistungsstarken Diesel eher etwas höher als bei der Konkurrenz. Damit wirkt der Arteon aber auch recht agil. Der Automatikwählhebel ist dank üblichem Schema einfach zu bedienen. Die Gänge können auch über Schaltpedals am Lenkrad manuell gewechselt werden. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Fahrdynamisch zeigt der Arteon eine beeindruckende Vorstellung, auch weil man es von einem so langen Fahrzeug nicht gleich erwarten würde. Zumal das Fahrwerk nicht rein sportlich straff abgestimmt ist, sondern einen guten Komfort bietet. Das Coupé liegt sicher und ruhig auf der Straße und durchfährt Kurven gelassen und präzise. Dabei reagiert es stets recht direkt auf Lenkbefehle und zeigt nur im Comfort-Modus rege Karosseriebewegungen. Bei Bedarf fährt der Arteon sauber geradeaus und lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen wenig beeindrucken. Es sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, ehe sich der Grenzbereich gut

beherrschbar ankündigt - geht man vom Gas und provoziert damit eine leichte Lastwechselreaktion, drängt der Passat-Ableger kurz mit dem Heck, ehe das ESP perfekt abgestimmt eingreift und ihn dabei stets gut beherrschbar und berechenbar lässt.

Im ADAC Ausweichtest wird der Arteon den Ansprüchen mehr als gerecht, er durchfährt den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und sehr gut beherrschbar, dabei gefällt er gleichermaßen mit guter Beherrschbarkeit für weniger geübte Fahrer und mit hoher Fahrdynamik für sportlich orientierte Lenker.

1,7 Lenkung

⊕ Der Arteon bringt serienmäßig die Progressivlenkung mit. Sie ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie eine Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weniger kurbeln, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Vom einen Lenkansschlag

zum anderen benötigt man 2,5 Lenkradumdrehungen. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt – es ergibt sich ein gutes Lenkgefühl, der Arteon lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Über die Fahrprofilauswahl kann man die Lenkkräfte in zwei Stufen variieren.

2,4 Bremse

⊕ Die Bremse des Arteon lässt sich sehr gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswerte fallen gut aus, mit durchschnittlich 34,8 m aus 100 km/h bis zum Stillstand

kann er einen guten Wert erreichen, der auch einem Sportauto steht. Die Bremse ist stabil ausgelegt und hält auch höheren Beanspruchungen statt.

1,5 SICHERHEIT




















1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Arteon kann man so gut wie jedes Assistenzsystem erhalten, das VW aktuell im Markenregal hat - das meiste natürlich gegen Aufpreis. Serienmäßig an Bord sind ein Radarsensor für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten samt Personenerkennung sowie der Spurhalteassistent; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das Fahrerassistenzpaket enthält zusätzlich die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC und einen Spurwechselassistenten. Letzterer umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Das Assistenzpaket enthält in Verbindung mit Automatikgetriebe zudem den „Emergency Assist“, der im Falle der Bewusstlosigkeit des Fahrers das Auto kontrolliert auf dem Standstreifen oder Fahrbahnrand zum Stehen bringen soll, und den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann. Optional in Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichen-erkennung, die auf Wunsch die voreingestellten Geschwindigkeiten des ACC anpassen kann. Mit der vorausschauenden Geschwindigkeitsregelung wird auch der Streckenverlauf berücksichtigt und das Tempo gegebenenfalls automatisch reduziert, wenn enge Kurven durchfahren werden sollen. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, gegen Aufpreis erhält man ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen. Ebenfalls optional kann man ein Head-Up-Display ordern, das seine Inhalte aber nur auf eine kleine ausfahrbare Scheibe projiziert - in dieser Klasse sollte die Projektion auf die Windschutzscheibe direkt erfolgen.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Arteon 96 Prozent für sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 2017). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie zwar nur bis 1,65 m Größe – allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel sehr gering, so dass dieser mit eine Abstützfunktion übernehmen kann und so die Verletzungsgefahr reduziert

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Option (direkt messend)

wird. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Progressive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch

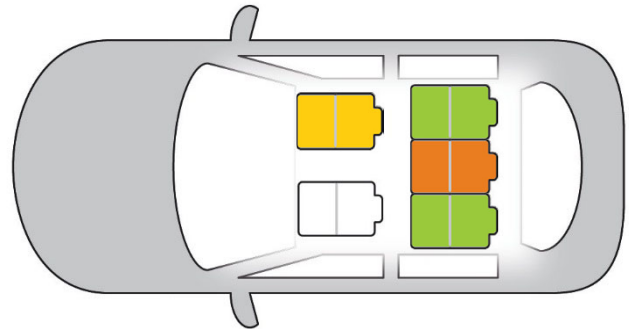
Straffen der Gurte und Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt. Ist ein Handy gekoppelt oder eine separate SIM-Karte eingelegt, wird nach dem Crash neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm werden 85 Prozent der Maximalpunkte für eine gute Kindersicherheit erzielt. Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, ebenso rückwärtsgerichtete bei gleichzeitiger Abschaltung der Beifahrerairbags. Die Befestigung gelingt einfach, lediglich bei hohen Kindersitzen wird es im Bereich der B-Säule unter Umständen eng; Isofix-Halterungen gibt es auf dem Beifahrersitz keine. Auf der Rückbank kann man Kindersitze auf den äußeren Plätzen einfach angurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), komfortabler gelingt das Befestigen mit Isofix (und Ankerhaken); auch hier sollte man im Vorfeld klären, ob bei hohen Kindersitzen der Platz im Bereich der C-Säulen ausreicht. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt und keine Isofixbefestigungen vorhanden sind.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

1,8 Fußgängerschutz

⊕ VW hat beim Arteon gegenüber dem Passat den Fußgängerschutz nochmals verbessert. Die Motorhaube ist weitgehend entschärft, ein erhöhtes Verletzungsrisiko ergibt sich nur noch im Bereich der A-Säulen. Entsprechend gut schneidet das Coupé beim ADAC

Crashtest nach Euro NCAP Norm ab: 85 Prozent der Punkte für den Fußgängerschutz kann er erzielen. Der serienmäßige Notbremsassistent verfügt auch über eine Personenerkennung, um mögliche Kollisionen zu vermeiden oder das Verletzungsrisiko zu verringern.

3,1 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2

⊖ Mit dem 240 PS Dieselmotor ist der Arteon sehr flott, aber nur bedingt sparsam unterwegs. Automatik und Allradantrieb fordern ihren Tribut. Im ADAC EcoTest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,1 l Diesel pro 100 km. Damit liegt diese Variante nur wenig über der Herstellerangabe von 5,9 l/100 km - diese hat VW offensichtlich recht ehrlich und in der Praxis gut erreichbar gewählt. Die CO2-Bilanz im EcoTest beträgt 193 g pro km. Das reicht nur für 19 von 60 möglichen Punkte in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Arteon 6,9 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 6,7 l Diesel pro 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,1 Schadstoffe

⊕ Dafür können sich die niedrigen Schadstoffwerte durchaus sehen lassen. Selbst das für Dieselmotoren oft kritische Kapitel des Stickoxid-Ausstoßes beherrscht der Arteon gut, seine Emissionen bleiben gering. Der Lohn

sind 39 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den Punkten für den Verbrauch ergeben sich insgesamt 58 Punkte, was letztlich für drei von fünf Sterne ausreicht.

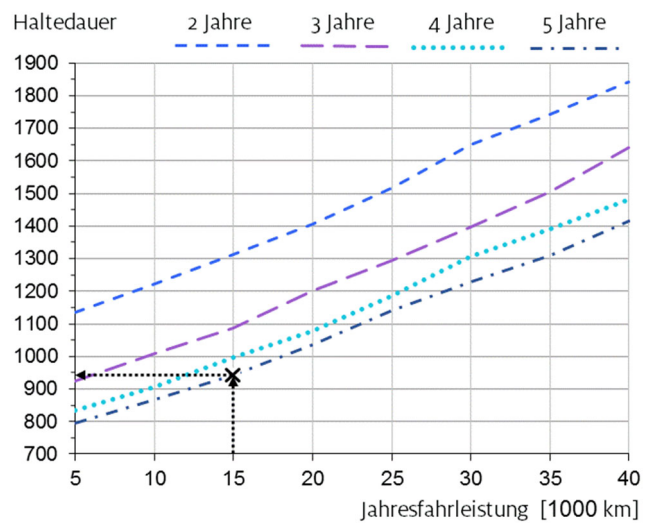
3,5 AUTOKOSTEN

3,5 Monatliche Gesamtkosten

VW positioniert den Arteon oberhalb des Passat und preist ihn daher entsprechend hoch ein - der Grundpreis für die getestete Variante liegt bei üppigen 51.600 Euro. Will man die neuesten Assistenzsysteme und das volle Infotainment Programm haben, muss man weiter tief in die Tasche greifen. Der Arteon ist neu auf dem Markt, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist kein komplett neues Modell zu erwarten. Daher liegt der prozentuale Wertverlust im günstigen Bereich - aufgrund des hohen Anschaffungspreises muss man aber dennoch einen hohen absoluten Betrag für den Wertverlust abschreiben. Die Kosten für Wartung und Reparaturen bleiben im Rahmen, im Konkurrenzumfeld der Premiummarken liegen sie oft höher. Der Reifenersatz im Falle der 20-Zöller des Testwagens ist allerdings teuer. Die KFZ-Steuer liegt bei 304 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen sind angesichts der Fahrzeugklasse und der Leistung moderat (Haftpflicht 18, Teil-/Vollkasko 26/24).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 943 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TSI DSG	2.0 TSI 4MOTION DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR DSG	2.0 TDI SCR 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	206 (280)	110 (150)	140 (190)	176 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1500	350/1700	340/1750	400/1900	500/1750
0-100 km/h [s]	7,7	5,6	9,4	8,0	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	239	250	222	238	245
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 S	7,3 S	4,2 D	4,7 D	5,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	135	164	110	122	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/24	16/23/26	17/21/25	17/21/25	18/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	120	178	220	244	304
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	806	943	706	835	943
Preis [Euro]	41.950	49.325	37.350	45.000	51.600

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Bi-Turbo, Euro6b, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	176 kW/240 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	152 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.862/1.871/1.450 mm
Leergewicht/Zuladung	1.828/532 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	563/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.200 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Emden, Deutschland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	245/35 R20 95Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,0 m
EcoTest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/5,4/6,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	161 g/km (WTW* 193 g/km)
Reichweite	1.080 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	1.825/535 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/915/1.370 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	93 Euro
Fixkosten	138 Euro	Wertverlust	597 Euro
Monatliche Gesamtkosten	943 Euro		
Steuer pro Jahr	304 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/26		
Basispreis Arteon 2.0 TDI SCR Elegance 4MOTION DSG	51.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.04.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.350 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.200 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.260 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/450 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	325 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	410 Euro/870 Euro°
Head-Up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	ab 565 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	480 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/395 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	580 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (Fahrerseite)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/1.185 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	155 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (geteilt)

AUSSEN

Anhängerkupplung	925 Euro°
Metalliclackierung	ab 610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.180 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	1,9	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	1,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,6	Bremse	2,4
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	3,4	Fußgängerschutz	1,8
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	3,1
Komfort	2,0	Verbrauch/CO ₂	4,1
Federung	1,8	Schadstoffe	2,1
Sitze	2,3		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	1,5		

Stand: Oktober 2017
Test und Text: M. Ruhdorfer