



VW Arteon Shooting Brake 2.0 TSI OPF Elegance DSG

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Kurz vor Schluss besucht der Arteon nochmal den ADAC Autotest: Die edle Variante des Passat wird bald nicht mehr gebaut, VW sieht auch keinen Bedarf für einen direkten Nachfolger. Durch eine geringere Varianz im Modellangebot und die Konzentration auf Volumenmodelle erhöht man die durchschnittliche Marge. So werden der Arteon und sein Vorgänger, der Passat CC, wie schon der Phaeton oder auch der XL1 in die Historie der extravaganten Volkswagen-Modelle eingehen, die der Konzern offenbar nicht mehr fortschreiben will. Schade, sind doch die besonderen Autos zwar nicht immer Gewinnbringer, erhöhen aber die Attraktivität einer Marke und zeigen manchmal auch schlichtweg auf, was man technisch oder stilistisch so draufhat.

Der Arteon ist jedenfalls immer noch ein Auto mit Premium-Anspruch, den man zum Beispiel durch die rahmenlosen Türen erlebt - im Innenraum aber hält sich die Begeisterung dann doch in Grenzen. Zu nah ist man am Brot-und-Butter-Passat, kommt bei der Anmutung und Ausgestaltung nicht an Modelle mit Stern, blau-weißem Propeller oder vier Ringen heran. Nach objektiven Kriterien ist der Arteon dennoch ein gelungener Wagen, der sich tadellos sicher und dynamisch-komfortabel fährt, als Shooting Brake zudem ein vernünftiges Ladeabteil bietet und tatsächlich -subjektive Meinung hin, Kombi-Karosserie her - dynamisch auf seinen großen Rädern steht.

Ob man die je nach Ausstattung rund 6.000 Euro Aufpreis zum Passat Variant zahlen möchte, ist jedem selbst überlassen. Wie erwähnt, sollte man sich für einen Neuwagen aber beeilen, denn bald muss man sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt nach einem der letzten mutigen VW-Modelle umschauchen. **Konkurrenten:** u.a. BMW 5er touring, Peugeot 508 SW, Skoda Superb Combi, Volvo V60.

+ hoher Fahrkomfort, agiles Fahrwerk, gute Fahrleistungen, gute Verarbeitung, angemessenes Platzangebot

- teils umständliche Bedienung, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

Familie **2,4**

Stadtverkehr **4,0**

60+ **Senioren** **3,2**

Langstrecke **2,5**

Transport **2,0**

Fahrspaß **1,9**

Preis/Leistung **2,9**

Ecotest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Arteon ist sorgfältig gefertigt, alle Bauteile sitzen passgenau und sind sauber ausgeführt. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im mittleren und hinteren Bereich nicht extra abgedeckt. Im Innenraum geht die ordentliche Verarbeitung weiter, alles sitzt soweit fest und gibt auch auf schlechten Straßen normalerweise keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen

2,9 Alltagstauglichkeit

Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 7,1 l Super auf 100 km kommt man mit dem 66 l großen Tank 930 km weit. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 532 kg - das reicht für vier Erwachsene samt angemessen Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann bis zu 90 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Arteon Shooting Brake 2.0 TSI bis zu einem

2,4 Licht und Sicht

⊕ Der Arteon Shooting Brake ist ein langes Auto und überdies mit seiner flachen Form insbesondere an der Front schwer zu überblicken - entsprechend schwierig ist es, die Abmessungen des großen Fünftürers abzuschätzen. Die Dachsäulen sind zwar nicht zu breit, dennoch fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung nur ausreichend aus. Bodennahe Hindernisse kann man vorn gut erblicken, hinten fällt das schon schwerer - die optionale Rückfahrkamera ist also eine Empfehlung, um hinter dem Arteon Shooting Brake nichts und niemanden zu übersehen. Die Heckkamera kann man um



Die Dachsäulen sind beim Shooting Brake zwar nicht allzu breit geraten, die nicht versenkbaren Kopfstützen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe schränken dafür die Sicht nach hinten erheblich ein.

Eindruck. An die Finesse der Materialqualität von Audi A6, BMW 5er und Mercedes E-Klasse kommt der Längste unter den VW-Pkw aber nicht heran, zu sehr orientiert sich der Innenraum am letzten Passat und an den stetigen Einsparungsbemühungen der Marke Volkswagen. Was nicht ganz verständlich ist, denn preislich sortiert sich der Arteon oberhalb aller Passat-Derivate ein.

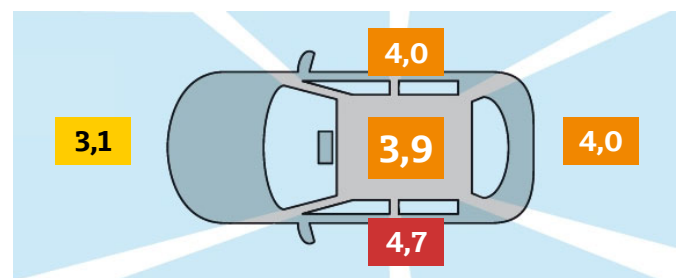
Gewicht von 1,8 Tonnen. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis zu den üblichen 750 kg wiegen. Runflat-Reifen, bei VW AirStop genannt, gibt es serienmäßig. Ein Not- oder Reserverad ist nicht lieferbar. Der Wendekreis liegt bei 12 m, das ist für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse okay; unpraktisch in der Stadt ist die Breite von 2,14 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,87 m.

seitliche Kameras und eine an der Front ergänzen, aus denen die Fahrzeugelektronik eine Live-Fahrzeugaufsicht aus der Vogelperspektive erstellt.

VW bietet weitere Assistenzsysteme, um den Fahralltag zu erleichtern und sicherer zu gestalten. So gibt es serienmäßig

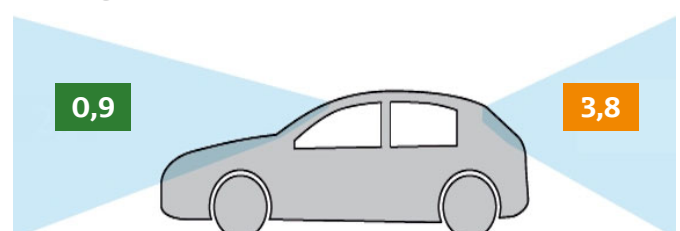
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Parkensensoren vorn und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. LED-Scheinwerfer sind beim Elegance Serie, optional kann man das „IQ.LIGHT“ ordern; dann wird das serienmäßige Abbiegelicht um aktives Kurvenlicht und den empfehlenswerten dynamischen Fernlichtassistenten ergänzt. Der

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Auch beim Shooting Brake geht Form vor Funktion - und so gelingt das Ein- und Aussteigen beim "Kombi"-Testwagen nicht viel leichter als beim "normalen" Arteon. 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 vorn liegen etwa 41 cm über der Straße und damit etwas niedrig (Sitz ganz nach unten gestellt); immerhin sind die Schweller nicht hoch und nicht zu breit. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Eine Umfeldbeleuchtung mit Abschalt-

1,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 540 l. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 695 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 1.015 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.555 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden kann man zusätzlich etwa 40 Liter unterbringen.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, denn der getestete Arteon Shooting Brake kommt serienmäßig mit elektrisch angetriebener Heckklappe inklusive "easy open"-Funktion; dabei genügt ein berührungsloser Schwenk mit dem Fuß unter die Heckschürze und die Klappe wird geöffnet oder geschlossen. Die Kofferraumklappe schwenkt 1,88 m hoch, so dass sich selbst große Personen ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen werden. Die Öffnungshöhe ist elektronisch begrenzt, um Schäden zu vermeiden, wenn beispielsweise die Garagendecke recht niedrig ist.

Die Ladekante liegt 72 cm über der Straße und damit nur bedingt günstig. Auch die knapp 21 cm hohe Stufe innen erschwert das Handling schweren Gepäcks. Der Kofferraum wird von je einer Lampe links und rechts gut ausgeleuchtet.

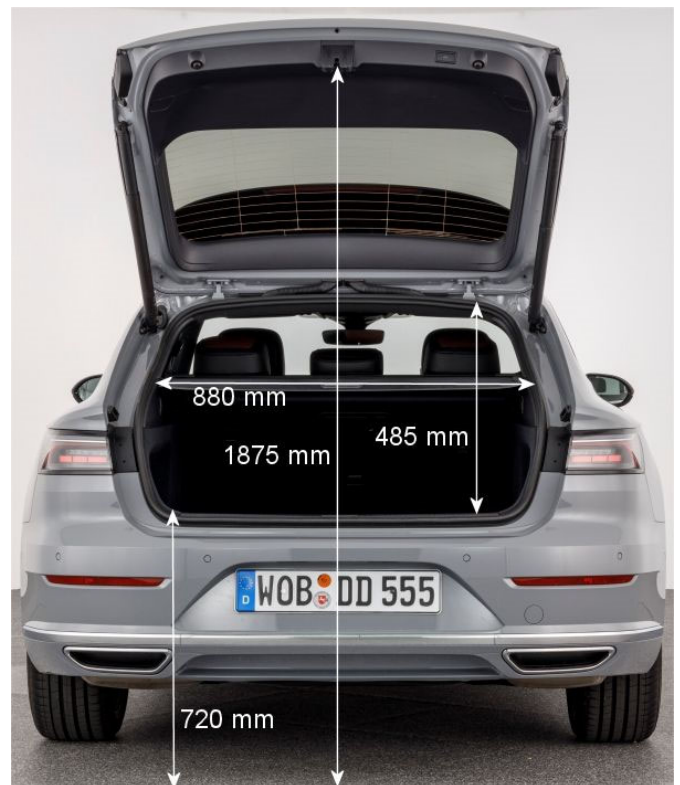
Innenspiegel und der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.

⊖ 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.

verzögerung ist serienmäßig, ebenso das schlüssel-lose Zugangssystem.



Immerhin 540 l Gepäck passen in den Kofferraum des Shooting Brake.



Die für einen Kombi kleine Kofferraumöffnung und die mit 72 cm relativ hohe Ladekante schränken die Nutzbarkeit des Gepäckabteils doch deutlich ein.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Zum Transport langer Gegenstände wie Skier gibt es in der Mitte der Rücksitzlehne eine Durchladeluke. Das Umklappen der Lehnen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Die Entriegelung vom Kofferraum aus ist beim Arteon Shooting Brake im Gegensatz zum Passat Variant leider nicht möglich. Es gibt ein praktisches Seitenfach rechts, dort

lassen sich kleinere Gegenstände verstauen. Links und rechts an den Seiten findet man Taschenhaken. Vier Verzurrösen sind Serie, der aufklappbare Boden oder das Schienensystem mit verschiebbarer Platte bleiben jedoch dem Passat Variant vorbehalten. Ebenso fehlt die Möglichkeit, das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden zu verstauen, wenn man beispielsweise große Gegenstände transportieren möchte.

2,3 INNENRAUM

2,4 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 (mit Ausnahme der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die Instrumente sind durch ein großes TFT-Display ersetzt, das in seinen Designs ein wenig angepasst werden kann, in manchen Konfigurationen auf den ersten Blick jedoch überladen wirkt. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. VW gibt sich ganz offensichtlich Mühe, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten (Ausnahmen siehe Minuspunkt); kleine Hinweise wie das Handy nicht zu vergessen oder Tipps, welche Einstellungen die Musik vom 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 Fahrer- und Beifahrersitz elektrisch eingestellt werden.

⊖ Beim Top-Infotainmentsystem Discover Pro verzichtet VW auf Hardwaretasten und Drehregler, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung. Letztere versteht nur „links oder rechts Wischen“ und funktioniert wenig zuverlässig, ihr Mehrwert ist dadurch sehr überschaubar. Weitere Nachteile: Die Ansteuerung der Funktionsbereiche erfordert 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. Für die

Klimabedienung gilt Ähnliches, denn die serienmäßige Zweizonen-Klimaautomatik bedient man über Tasten und Drehregler, während mit der optionalen Dreizonen-Klima unpraktischere Touchflächen Einzug halten. In beiden Fällen kritikwürdig ist hingegen die recht tiefe Positionierung der Bedieneinheit, die eine merkliche Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen zur Folge hat.

Das Multifunktionslenkrad wurde im Zuge des Facelifts von konventionellen Tasten auf Slider und berührungssensitive Tastflächen umgestellt, was sich im täglichen Umgang als Verschlimmbesserung herausstellt. Auch wenn die berührungssensitive Technik mittlerweile gut funktioniert, gelingt der Umgang mit konventionellen Tasten und Drehreglern dennoch intuitiver, schneller und sicherer.



Auch wenn die Verarbeitungsqualität im Innenraum wenig Anlass zur Kritik gibt, so kann die Materialanmutung ein Oberklasse-Feeling nicht erzeugen. Die Ergonomie ist zwar generell funktionell, das im Testfahrzeug verbaute Infotainmentsystem Discover Pro kann jedoch aufgrund des Fehlens von konventionellen Drehreglern und Tasten nicht wirklich überzeugen.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den Arteon Shooting Brake gibt es serienmäßig das kleinere Navigationssystem "Discover Media". CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind jedoch

nicht mehr verfügbar, auch gegen Aufpreis nicht. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte (SIM-Schacht für eigene Karten ist mit

dem Facelift entfallen). Ein USB-C-Anschluss wird immer verbaut, weitere kosten Aufpreis. DAB+ Empfang ist Serie, die erweiterte Sprachbedienung (hört auch auf "Hallo Volkswagen") kostet Aufpreis. Beim "Discover Pro" sind der Festplattenspeicher sowie die Verbindungsmöglichkeiten über AndroidAuto und Apple CarPlay dabei, letzteres ist auch schnurlos möglich. Ein Jahr WeConnect Plus ist Serie, danach muss für die Dienste regelmäßig gezahlt werden. VW bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Beinfreiheit vorn reicht für knapp 1,95 m große Menschen - könnte man die Sitze noch weiter nach hinten schieben, wäre noch mehr drin. Die Kopffreiheit dagegen ist üppig, sie würde auch für deutlich über zwei Meter große Personen ausreichen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn

2,3 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 1,95 m Größe kommt man mit dem Dachhimmel in Kontakt, während die Beinfreiheit selbst dann noch für deutlich über zwei Meter große Menschen reicht, wenn die Vordersitze für 1,85 m Personen eingestellt sind. Die kleinen Fensterflächen und der optionale dunkle Dachhimmel des Testwagens lassen das Platzangebot aber kleiner wirken als es tatsächlich ist. Etwas Abhilfe kann das Panorama-Schiebedach schaffen, das beim Shooting Brake bis zur Rückbank reicht.

2,4 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. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l- und hinten

2,0 KOMFORT

1,7 Federung

⊕ Unser Testwagen hat die optionalen Adaptivdämpfer an Bord. Im Individual-Modus des Fahrprofil-Menüs kann man die Dämpfer nicht nur in drei, sondern sogar in 15 Stufen zwischen sehr komfortabel und sportlich variieren; damit ist ein breites Spektrum einstellbar, von nachschwingend bis recht derb abrollend, insbesondere mit den großen 20-Zoll-Felgen. Der Arteon Shooting Brake wird damit nicht zum

an, mit dem man sich theoretisch auch in anderen VWs (z.B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet. Darüber hinaus sind Verkehrsinformationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit enthalten, auch Remote-Dienste wie die Standheizung oder -lüftung über die VW-App werden damit umgesetzt. Das optionale Soundsystem mit elf Lautsprechern kommt von Harman/Kardon.

auch für die Fahrzeugklasse nicht besonders üppig. Das subjektive Raumgefühl fällt noch gut aus, etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen und der optionale dunkle Dachhimmel des Testwagens. Serienmäßig ist der Himmel hell bespannt. Gegen Aufpreis gibt es ein Panoramaschiebedach.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m Platz.

1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet, wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt und hinterlässt dank Auskleidung mit feinem Filz einen wertigen Eindruck.

Sportwagen, seine Agilität ist aber angesichts der Fahrzeuggröße erstaunlich. Im Stadtverkehr ist der große, flache Kombi komfortabel unterwegs, bei Kanten jedoch 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, viel besser kann man es jedoch mit einer konventionellen Federung 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 komfortabel und der lange Radstand bringt zusätzliche Ruhe in das Fahrverhalten.

2,3 Sitze

⊕ Im Testwagen sind die optionalen ergoComfort-Sitze mit 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. Allerdings: Seit dem Facelift sind die Kopfstützen in die Lehne integriert, es fehlt die bisherige Flexibilität. So sollte man vor dem Kauf eine Sitzprobe machen, ob der neue Sitz mit fester Kopfstütze passt. Über eine elektrisch einstellbare 4-Wege-Lendenwirbelstütze

verfügen beide Sitze, die des Fahrers kann auch eine Massagefunktion umsetzen (Option). Es gibt viele Einstellmöglichkeiten (u.a. Neigung), die Sitzflächenlänge lässt sich aber nur auf der Fahrerseite und nur bei den ergoComfort-Sitzen 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.

2,9 Innengeräusch

Bei 130 km/h haben wir einen Geräuschpegel von 68,9 dB(A) im Innenraum gemessen - das ist kein schlechter Wert, aber gerade für ein Auto der oberen Mittelklasse 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-Benziner

hält sich akustisch meist angenehm zurück. Fordert man ihn und verlangt ihm höhere Drehzahlen ab, klingt er sportlich-kernig, ohne dabei aber zu stören. 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.

1,7 Klimatisierung

⊕ Der Arteon Shooting Brake Elegance bietet serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, gegen Aufpreis bekommt wie im Testwagen auch der Fond seine eigene Zone. Für die vorderen Plätze bzw. im Fond kann man aber nur die Temperaturen variieren, die Lüftungsstärke wird für alle gemeinsam reguliert. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, mittig, 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 vorn Serie und hinten optional, eine Sitzbelüftung gibt es ebenfalls gegen Aufpreis, aber nur für vorn. Die Lenkradheizung sowie die kraftstoffbetriebene Standheizung finden sich ebenso in der Optionsliste wie auch getönte Scheiben hinten oder eine drahtlos beheizbare Frontscheibe.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Dank Turbounterstützung liefert der Vierzylinder mit 2,0l Hubraum maximal 190 PS und schickt bereits ab 1.500 Touren 320 Nm Drehmoment an das Getriebe. Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h gelingt in 4,2 s, für die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h benötigt man 5,4 s. Auch das Einfädeln beim

Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h geht es in weniger als einer Sekunde. VW verspricht für den Sprint von 0 auf 100 km/h 7,9 s, bei Bedarf rennt der Arteon Shooting Brake bis zu 233 km/h.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht dank seines Hubraums von immerhin zwei Litern auch bei niedrigen Drehzahl gut an und sobald ab 1.500 Touren der Turbo mitschiebt, geht es druckvoll bis in hohe Drehzahlen. Es dringen wenig bis kaum Vibrationen in den Innenraum,

gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus, der Motor knurrt dann sportlich - ein Dröhnen verkneift sich der Arteon aber.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter optimiert und bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren sowie einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein, nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwand-

frei. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe über einen klassischen Wählhebel, der keine Fragen aufwirft. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.200 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Shooting Brake liegt sicher und ruhig auf der Straße und durchfährt Kurven weitgehend gelassen und präzise. Dabei reagiert er recht direkt auf Lenkbefehle und zeigt nur im Comfort-Modus gewisse 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 Lastwechselreaktion, drängt der Kombi-Arteon mit dem Heck nach außen, ehe das ESP eingreift und ihn dabei gut beherrschbar und berechenbar einfängt. Fahrdynamisch macht der Shooting Brake durchaus Spaß, zumal das Fahrwerk nicht rein sportlich straff abgestimmt ist, sondern einen guten Komfort bietet.

Den ADAC Ausweichtest durchfährt der Arteon Shooting Brake mit hoher Geschwindigkeit und gut beherrschbar, für geübte Fahrer bringt das recht späte und moderate Eingreifen des ESP viel Fahrspaß. Weniger geübte Fahrer sind eventuell im ersten Moment nicht so begeistert, weil die Abstimmung vergleichsweise viel Übersteuern zulässt. Trotzdem fährt sich der Arteon natürlich sehr sicher.

Die Traktion ist gut, durchdrehende Räder werden von der elektronischen Traktionskontrolle eingebremst. Auf Nässe hat es der Arteon nicht leicht, seine Kraft rein über die Vorderachse auf die Straße zu bringen, die Antischlupfregelung muss kräftig eingreifen. Allradantrieb gibt es optional, aber nur für den Diesel mit 200 PS oder den Benziner mit 280 PS.

1,7 Lenkung

⊕ Der Testwagen 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 kurbeln, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Vom einen Lenkansschlag zum anderen benötigt man

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

2,4 Bremse

⊕ Der Arteon Shooting Brake verfügt über eine standfeste Bremsanlage. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kombi im Schnitt 34,7 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein guter Wert. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar.

1,6 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Arteon ist mit so gut wie jedem Assistenzsystem ausgestattet, das VW aktuell im Markenregal hat - manche Funktionen gibt es leider nur 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. Die Serienausstattung enthält zusätzlich die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC, die bis 210 km/h funktioniert. Das mittlerweile IQ.Drive genannte, aufpreispflichtige Assistenzpaket vervollständigt die Armada an aktiven Assistenten. Es umfasst neben einem Totwinkelassistenten auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt bzw. auch bremsen kann. Das Assistenzpaket enthält zudem den „Emergency Assist“, der im Falle einer Bewusstlosigkeit des Fahrers das Auto kontrolliert auf dem Standstreifen oder Fahrbahnrand zum Stehen bringen soll, den Travel-Assist und den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann.

Serienmäßig ist die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung in Kombination mit dem Navigationssystem, die auf Wunsch die 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. Aufpreisfrei dabei 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 direkt auf die Windschutzscheibe erfolgen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Option
	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	Serie: indirekt

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Arteon 96 Prozent für sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 2017); die Ergebnisse können vollständig auf den Shooting Brake übertragen werden. In der ersten Sitzreihe hat man serienmäßig Front-, Seiten- und Kopfairbags, auch unter dem Lenkrad kommt im Ernstfall ein Knieairbag heraus. Im Fond gibt es Kopfairbags und gegen Aufpreis noch zusätzlich Seitenairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie immerhin bis

1,80 m Größe. 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 „Proaktive 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.

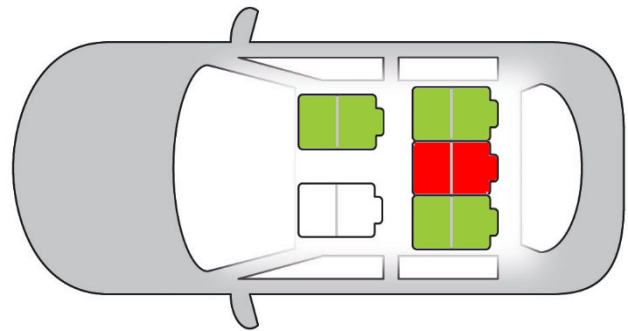
2,2 Kindersicherheit

⊕ 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 kann es mit der nicht abziehbaren Kopfstütze ungünstig werden. 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 inkl. i-Size-Freigabe (und Ankerhaken). Die Kindersicherung für die hinteren Türen wird über eine Taste an der Fahrtür ein- und ausgeschaltet.

⊖ 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)

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Beim Arteon wurde der Fußgängerschutz gegenüber dem Passat deutlich verbessert. Die Motorhaube ist weitgehend entschärft, ein erhöhtes Verletzungsrisiko ergibt sich nur noch im Bereich der A-Säulen. Entsprechend gut schneidet der große Kombi 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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO2

⊖ Der 190 PS starke Arteon Shooting Brake 2.0 TSI DSG erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 7,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 194 g/km - das reicht nur für magere 19 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO2. Der Einsatz eines 48-V-Mildhybridsystems könnte den recht hohen Verbrauch zumindest etwas senken, ist jedoch nicht erhältlich. Innerorts liegt der Verbrauch des Benziners bei 7,6 l, außerorts bei 6,3 l und auf der Autobahn bei 7,8 l Super alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

Im anspruchsvollen ADAC Ecotest zeigte die Abgasreinigung keine Blöße. So erhält der Arteon für den Bereich Schadstoffe die Maximalausbeute von 50 möglichen Punkten. Zusammen

mit den 19 Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 69 Punkte, damit verpasst der VW denkbar knapp den vierten von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

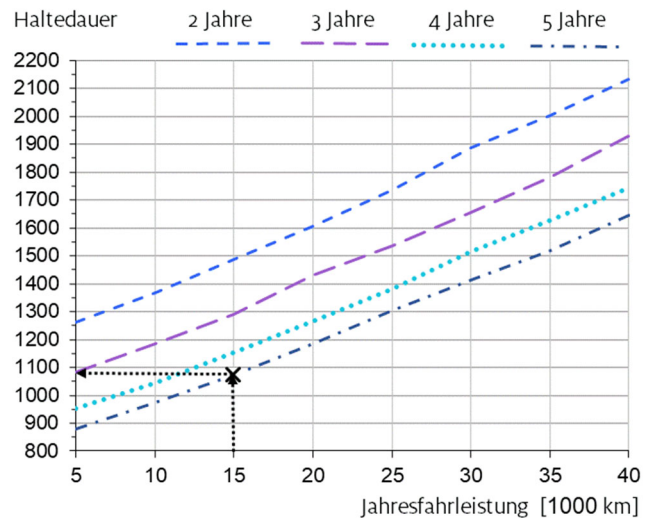
3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Als serienmäßig vernünftig ausgestatteter Elegance kommt der Arteon Shooting Brake mit 190 PS auf mindestens 50.540 Euro. Mit ein paar Extras liegen schnell über 60.000 Euro an, wie beim Testwagen zu sehen ist. Die Kfz-Steuer beträgt 182 Euro. Die Versicherungseinstufungen sind angesichts der Fahrzeugklasse und der Leistung nicht günstig, aber üblich (Haftpflicht 15, Teil-/Vollkasko 24/23). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1071 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Arteon Shooting Brake 2.0 TSI OPF Elegance DSG	Arteon Shooting Brake 2.0 TSI OPF Elegance 4MOTION DSG	Arteon Shooting Brake 2.0 TDI SCR DSG	Arteon Shooting Brake 2.0 TDI SCR Elegance DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	206 (280)	110 (150)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1500	400/2000	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	7,9	5,5	9,4	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	233	250	216	233
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,9/6,9 S	8,5/8,5 S	4,9/4,9 D	5,3/5,3 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	158/158	193/193	129/129	138/138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/25	13/24/26	16/25/26	16/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	182	293	260	281
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1058	1218	970	1087
Preis [Euro]	52.065	60.830	48.745	56.645

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbomotor (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 0 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,9 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.866/1.871/1.462 mm
Leergewicht/Zuladung	1.625/545 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	565/1.632 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Emden

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	34,7 m
Reifengröße Testwagen	245/35 R20 95Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	12,0/11,9 m
Ecotest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,6/6,3/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	168 g/km (WTW* 194 g/km)
Reichweite	930 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	1.628/532 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	540/1.015/1.555 l

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

Betriebskosten	188 Euro	Werkstattkosten	88 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	671 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1071 Euro		
Steuer pro Jahr	182 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/24/25		
Basispreis Arteon Shooting Brake 2.0 TSI OPF Elegance DSG	52.065 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.10.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.620 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.650 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	Serie/1.360 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	325 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/460 Euro°
Head-up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/395 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.050 Euro (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/855 Euro (Paket)
Lenkradheizung	170 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (klappbar)	990 Euro
Metalllackierung	1.005 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.230 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,7

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

Stand: Juni 2023
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.