



## VW Arteon Shooting Brake 1.4 eHybrid OPF R-Line DSG

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Den Arteon hat Volkswagen 2017 neu auf den Markt gebracht. Er basiert auf der verlängerten Passat-Plattform, wie auch der Skoda Superb. 2020 gab es für den Arteon ein kleines Facelift und zusätzlich eine Kombi-Variante, den Shooting Brake. Im Test tritt er als eHybrid an, eine zum Facelift neu eingeführte Motor-Variante. Der Plugin-Hybrid verfügt über einen 1,4 l-Turbobenziner und einen Elektromotor, der seine Energie aus einer 13 kWh großen Batterie bezieht. Beide Motoren können gemeinsam bis zu 218 PS und 400 Nm entwickeln, die den Arteon Shooting Brake bei Bedarf flott in Bewegung bringen. Gemütlich gefahren sind bis zu 50 km elektrische Reichweite drin, auf längeren Strecken teilt die Elektronik die Motoren nach Effizienz optimiert ein. Das Zusammenspiel der beiden Motoren hat VW sehr harmonisch und geschliffen abgestimmt, hier merkt man die große Erfahrung der Entwickler. Der aufwendige Antrieb ist in erster Linie zur Verbrauchsreduktion sinnvoll, und hier hat der Arteon eHybrid durchaus Potenzial. Wichtig ist, bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu laden und die Fahrten mit aktivierter Zielführung im serienmäßigen Navigationssystem zu absolvieren. Dann wird der Stromvorrat so eingesetzt, dass möglichst wenig Benzin durch die Einspritzdüsen strömt. Im ADAC Ecotest konnten wir einen Verbrauch von 3,3 l Super und 11,5 kWh Strom auf 100 km ermitteln. Ist die Strecke zwischen den Aufladungen kürzer, sinkt der Benzinverbrauch, ist sie länger, steigt er. Von daher ist ein Plugin-Hybrid für Langstrecken wenig sinnvoll, dafür eignen sich die sparsamen Dieselmotoren nach wie vor am besten. Denn schnell mal die leere Batterie vollladen geht leider nicht, das dauert über 3,5 Stunden.

Unabhängig vom Antrieb ist der Arteon Shooting Brake ein angenehmes Reiseauto, das viel Komfort und ein sicher abgestimmtes Fahrwerk bietet. Der Platz reicht für vier Erwachsene locker, ausreichend Platz im Kofferraum gibt es zusätzlich. Technisch ist der Arteon auf dem aktuellen Stand und bietet praktisch alles an Sicherheitsextras und Assistenten, was VW zur Zeit verbaut. Einige, auch sinnvolle und wichtige Systeme wie der Spurwechselassistent (inkl. Ausparkassistent mit Querverkehrswarnung) kosten leider Aufpreis, was angesichts eines Grundpreises von über 54.000 Euro eigentlich dabei sein müsste. **Konkurrenten:** u.a. BMW 5er touring, Peugeot 508 SW, Skoda Superb Combi, Volvo V60.

**+** hoher Fahrkomfort, agiles Fahrwerk, gute Fahrleistungen, viele Assistenten verfügbar, gute Verarbeitung, angemessenes Platzangebot

**-** teils umständliche Bedienung, teuer in der Anschaffung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,1

### Zielgruppencheck

Familie 2,5

Stadtverkehr 3,9

60+ Senioren 3,2

Langstrecke 2,4

Transport 2,6

Fahrspaß 1,9

Preis/Leistung 2,6

Ecotest ★★★★★

## 2,5 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

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Arteon Shooting Brake eHybrid im Ecotest bei etwa 48 km - VW gibt in den technischen Daten also etwas optimistisch eine elektrische Reichweite von 54 km (WLTP) bis 69 km (NEFZ) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 50 l-Tankfüllung etwa 815 km weit. Das Aufladen der Batterie (Kapazität 13,0 kWh brutto, 11,4 netto) dauert über dreieinhalb Stunden bei 3,7 kW - der Arteon eHybrid kann leider nur einphasig geladen werden; insgesamt werden für eine vollständige Ladung 11,8 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker kostet Aufpreis. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 485 kg - das reicht für vier Erwachsene samt angemessen Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Die Stützlast auf der

### 2,4 Licht und Sicht

⊕ Der Arteon Shooting Brake ist vor allem 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



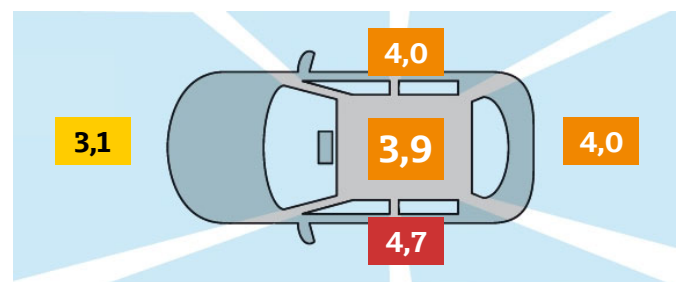
Die Dachsäulen sind beim Shooting Brake zwar nicht all zu breit geraten, die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken dafür die Sicht nach hinten erheblich ein.

hochwertigen 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 "normalen" Passat und an den aktuellen Einsparungsbemühungen der Marke Volkswagen. Was nicht ganz verständlich ist, denn preislich sortiert sich der Arteon oberhalb aller Passat-Derivate ein.

Anhängerkupplung 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 bis zu einem Gewicht von 1,6 Tonnen - das ist für ein Plugin-Hybrid-Modell nicht selbstverständlich und macht den Arteon eHybrid zu einem vielseitigen Fahrzeug. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen, bei VW AirStop genannt, gibt es serienmäßig. Ein Not- oder Reserverad ist nicht lieferbar, es findet unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr. Der Wendekreis liegt bei 11,8 m, nicht schlecht für ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse; weniger praktisch in der Stadt ist die Breite von 2,14 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,87 m.

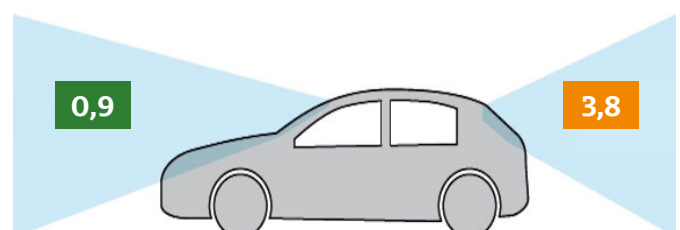
### Rundumsicht

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.



der ADAC Rundumsichtmessung nur ausreichend aus. Bodennahe Hindernisse kann man vorn gut erblicken, hinten fällt das schon schwerer - die Rückfahrkamera ist also eine Empfehlung, um hinter dem Arteon Shooting Brake nichts und niemanden zu übersehen. Die Heckkamera kann man um 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 Parksensoren vorn und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das

## 2,6 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 Abschaltverzögerung ist serienmäßig, ebenso das schlüssellose Zugangssystem.

⊖ 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](http://www.adac.de/keyless).

## 2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 400 Liter. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 565 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 805 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.345 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden kann man zusätzlich etwa 25 Liter unterbringen.

## 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

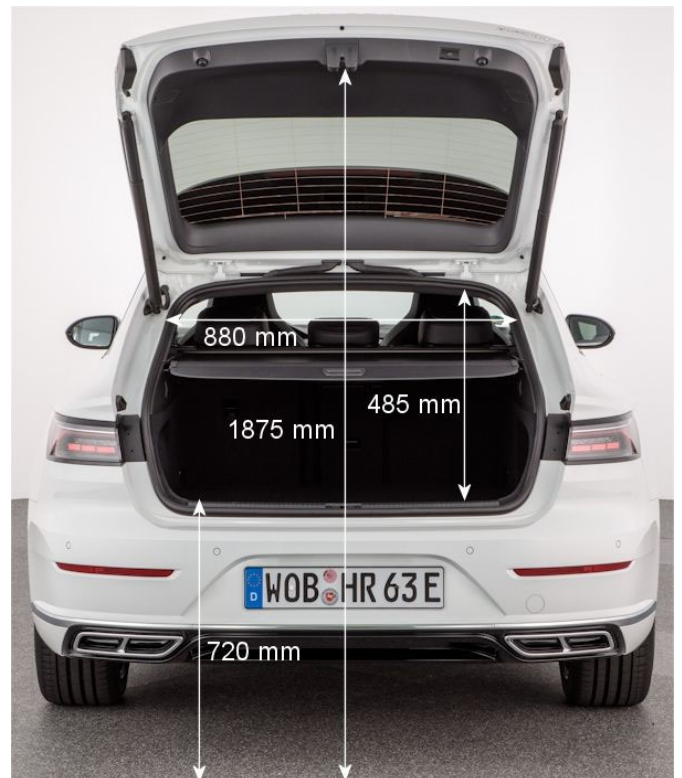
Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, denn der getestete Arteon Shooting Brake kommt serienmäßig mit elektrisch angetriebener Heckklappe inklusive "easy open"-Funktion; dabei genügt ein berührungsloser Schwenk

Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. LED-Scheinwerfer sind beim R-Line Serie, optional kann man das „IQ.LIGHT“ 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.



Lediglich 400 l Gepäck fasst der Kofferraum des Shooting Brake. Damit ist das Gepäckabteil für ein Fahrzeug dieser Länge nicht besonders groß geraten.



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

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.

## 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

Die Ladekante liegt 72 cm über der Straße und damit nur bedingt günstig. Aufgrund der bis unter den Kofferraumboden installierten Hybrid-Technik (inkl. Benzintank) kann der Ladeboden in der Höhe nicht variabel eingesetzt werden, die Stufe innen ist also immer 13 cm hoch. Der Kofferraum wird von je einer Lampe links und rechts gut ausgeleuchtet.

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 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. In beiden Fällen kritikwürdig ist hingegen die recht tiefe Positionierung des Zentraldisplays, die eine merkliche Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen zur Folge hat.

Das Klimabedienteil wurde im Zuge des Facelifts von konventionellen Tasten auf Slider und berührungssensitive Tastflächen umgestellt, gleiches gilt für das Multifunktionslenkrad. Beide Änderungen stellen sich im täglichen Umgang als Verschlimmbesserung heraus. 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 ist der Materialanmutung die Nähe zum Passat nicht abzusprechen. Die Bedienung ist zwar generell funktionell, das weiter entwickelte Bediensystem Discover Pro kann jedoch aufgrund des Fehlens von konventionellen Drehreglern und Tasten nicht wirklich überzeugen.

## 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den Arteon Shooting Brake gibt es serienmäßig das kleinere Navigationssystem "Discover Media", um die Sonderfunktionen des Plugin-Hybrid nutzen zu können. 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 an, mit dem man sich theoretisch auch in anderen VWs (z.B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet. Darüber hinaus sind Verkehrs-Informationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit enthalten, auch Remote-Dienste wie die Standklimatisierung über die VW-App werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man auch einen 230-V-Anschluss für die Rückbank, das optionale Soundsystem ist für das Plugin-Modell nicht erhältlich.

## 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

auch für die Fahrzeugklasse nicht besonders üppig. Das subjektive Raumgefühl fällt noch gut aus, etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen und der dunkle Dachhimmel. Gegen Aufpreis gibt es ein Panoramaschiebedach.

## 2,5 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 dunkle Dachhimmel lassen das Platzangebot aber kleiner wirken als es tatsächlich ist. Etwas Abhilfe kann das Panoramaschiebedach schaffen, das beim Shooting Brake bis zur Rückbank reicht.



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

## 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

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.

## 2,0 KOMFORT

### 1,7 Federung

⊕ Als Plugin-Hybrid hat der Arteon serienmäßig adaptive Dämpfer 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 19-Zoll-Felgen. Der Arteon Shooting Brake wird damit nicht zum 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.

### 2,8 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h beträgt 68,3 dB(A) - das ist nur ein zufriedenstellender Wert. Der Testwagen ist vorn mit Doppelverglasung ausgestattet (Verbund Sicherheitsglas). Der Vierzylinder-Benziner läuft etwas rau und nur mäßig kultiviert, arbeitet aber insgesamt dezent bei niedrigen Drehzahlen. Bei mittleren und hohen Drehzahlen vor allem unter Last wird er laut. Im GTE-Modus wird das Motorgeräusch künstlich unterstützt, wodurch der Motor-

klang kerniger und sportlicher erscheint - ganz im Sinne des Umweltschutzes nur im Auto und nicht außerhalb. Windgeräusche bleiben im Hintergrund, 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. Treibt der Elektromotor alleine an, ist von ihm fast nichts zu hören.

### 1,6 Klimatisierung

⊕ Der Arteon Shooting Brake eHybrid bietet serienmäßig eine Drei-Zonen-Klimaautomatik. 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. Die Lenkradheizung sowie die kraftstoffbetriebene Standheizung finden sich ebenso in der Optionsliste wie auch getönte Scheiben hinten. Die elektrisch betriebene Standklimatisierung ist dagegen serienmäßig. Ein praktisches Extra wäre die Frontscheibenheizung, die zuverlässig Beschlag schnell entfernt oder verhindert - leider ist sie für den eHybrid nicht lieferbar.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner im Arteon eHybrid leistet 156 PS und maximal 250 Nm Drehmoment. Zusätzlich ist zwischen Verbrenner und Getriebe ein Elektromotor mit 115 PS verbaut, der die Systemleistung zumindest zeitweise auf stramme 218 PS und 400 Nm maximales Drehmoment hebt. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb übernehmen. Der doppelte Antrieb setzt den Arteon durchaus flott in Bewegung, obwohl schon als Leergewicht über 1,8 Tonnen in Schwung gebracht werden müssen. VW verspricht 7,8 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 222 km/h. Gemessene 3,9 Sekunden

für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein sehr guter Wert, so können beispielsweise Überholmanöver auf der Landstraße zügig und sicher umgesetzt werden. Von 80 auf 120 km/h geht es in 4,9 Sekunden. Ist man rein elektrisch unterwegs, vergehen für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h immerhin gut siebeneinhalb Sekunden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in etwa einer Sekunde. Der Arteon eHybrid bietet mit seinem gut ansprechenden Motor und der nachdrücklichen Kraftentfaltung durchaus Fahrspaß.

### 2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner mit 1,4 Liter Hubraum läuft akustisch wie auch gefühlt relativ rau, aber tendenziell kultivierter als die Diesel im Arteon. Beim Ausdrehen wird er jedoch laut und klingt wenig charmant - weil der Benziner aber bis etwa 3.500 1/min zurückhaltend agiert, bekommt man das selten mit. Da beim Gasgeben im Hybridmodus auch der E-

Motor anfangs mit anschiebt, reagiert der Antrieb gut und schnell auf Gasbefehle. Einwandfrei ist der Antriebskomfort natürlich, wenn der eHybrid rein elektrisch unterwegs ist. Dann ist vom Elektromotor kaum mehr als ein leises Summen zu hören.

### 1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Arteon eHybrid verbaut VW ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen - diese Zahl scheint im Zeitalter von Acht- oder sogar Zehngang-Automaten als Anachronismus, jedoch sind die Gänge weit genug gespreizt, um auch im sechsten Gang den Motor nicht zu hoch drehen zu lassen - bei 130 km/h arbeitet der Vierzylinder mit etwa 2.500 1/min. Der Verbrenner wie auch der E-Motor haben ein breites, gut nutzbares Drehzahlband, so dass die etwas größeren Drehzahlsprünge für die Leistungsentfaltung kein Problem darstellen. Ob mehr Gänge tatsächlich weniger Verbrauch im Alltag mit sich bringen würden, weiß mangels Überprüfbarkeit

wohl nur VW selbst.

Wie auch immer, das Doppelkupplungsgetriebe wechselt seine Gänge in der Regel unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber ein wenig Zeit zum Sortieren der Gänge. Auch die Kriechfunktion funktioniert angenehm und gut. Die Schaltstufen lassen sich bei Bedarf über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet einwandfrei und problemlos, Abstellen und Starten den Vierzylinders geschieht dank des E-Motors sehr geschmeidig.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Shooting Brake liegt sicher und ruhig auf der Straße und durchfährt Kurven weitgehend gelassen und präzise. Dabei reagiert es 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 erstem 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. Allradantrieb gibt es für den Plugin-Hybriden nicht.

### 1,8 Lenkung

⊕ Der Arteon R-Line 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.

### 2,1 Bremse









⊕ Der Arteon Shooting Brake verfügt über eine standfeste Bremsanlage, die dem höheren Gewicht durch die Hybridtechnik gewachsen ist. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kombi im Schnitt 33,9 Meter (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein guter Wert. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar - der Übergang von Rekuperation zu Scheibenbremse ist für sensible Naturen merklich, aber nicht störend.

## 1,6 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit dem Facelift hat sich im Bereich der aktiven Sicherheit nicht viel getan, aber der Arteon war schon zuvor mit so gut wie jedem Assistenzsystem ausgestattet, das VW aktuell im Markenregal hat - einige wichtige 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 Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



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 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 voreingestellten Geschwindig-

keiten 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.

## 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. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 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 „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.

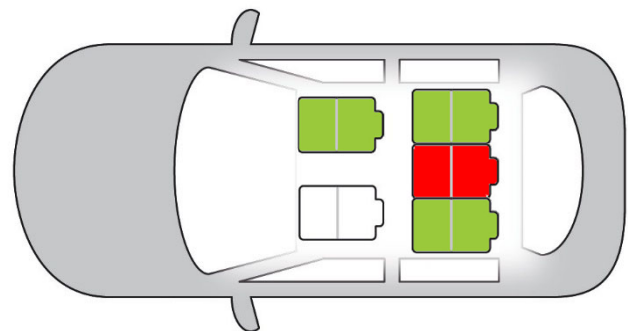
## 2,3 Kindersicherheit

⊕ 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 Fahrertür 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.

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn ergibt. Auf den Arteon Shooting Brake eHybrid trifft das ebenfalls zu - wobei man mit ihm schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken kann, weil er einen vergleichsweise effizienten, nicht zu potenten Verbrennungsmotor an Bord hat und der Gewichtsaufschlag nicht zu groß ist. Vorteile beim Benzinverbrauch gegenüber dem reinen Verbrenner kann der eHybrid natürlich erzielen, wenn stets die Batterie geladen wird, damit man möglichst viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt unterwegs ist. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte eher einen der Dieselmotoren nehmen, denn diese versprechen sehr sparsam und dank doppeltem SCR-System besonders sauber zu sein. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

Der reine Stromverbrauch liegt bei 24,6 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybrid in dieser Größe in Ordnung, für ein reines Elektroauto wäre das ein eher etwas hoher Wert.

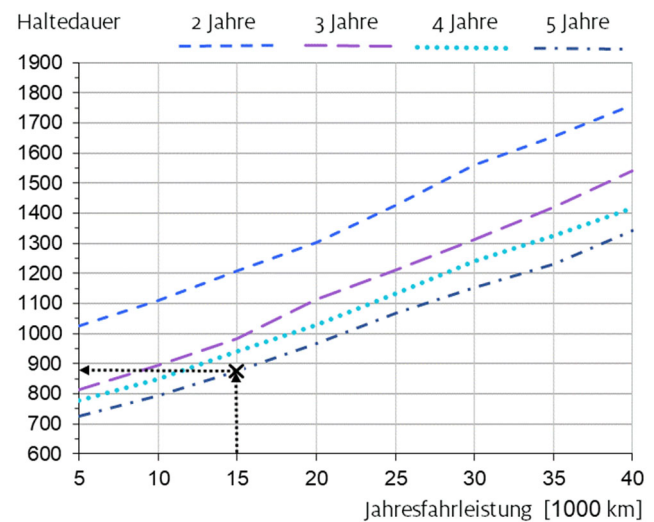
Fährt man im Hybridmodus (Batterie leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 6,1 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzinkonsum innerorts bei 5,0 l/100 km, auf der Landstraße ebenfalls bei 5,7 l/100 km und auf der Autobahn bei 7,7 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybridstrecke

und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Arteon Shooting Brake eHybrid auf den ersten 100 km 11,5 kWh Strom und 3,3 l Super. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 149 g pro km, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, gültig für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 34 von maximal 60 möglichen Punkten.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 874 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### 3,4 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d Abgasnorm einzuhalten, verbaut VW einen Partikelfilter und hat weitere Modifikationen am Motor vorgenommen. Damit verbessert sich der Partikelaustritt wie auch der CO-Ausstoß deutlich und liegt nun in allen Betriebszuständen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NO<sub>x</sub> liegen auf niedrigem Niveau - durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft. Fährt der eHybrid

im Hybridmodus, bekommt er fast volle Punkte für seine niedrigen Schadstoffemissionen. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plugin-Arteon nicht gerade wenig Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der VW Arteon Shooting Brake eHybrid nur 26 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt er damit bei 60 Zählern, die für drei von fünf Sternen im Ecotest reichen.

## 3,1 AUTOKOSTEN

### 3,1 Monatliche Gesamtkosten

Als eHybrid und in der R-Line Ausstattung kostet der Arteon Shooting Brake über 54.000 Euro. Ein stolzer Preis für einen "Volkswagen". Fairerweise sollte berücksichtigt werden, dass im Prinzip zwei Antriebe verbaut sind. Die Ausstattung enthält

die wichtigsten Dinge, ist jedoch nicht vollumfänglich und bietet noch reichlich Spielraum, den Fahrzeugpreis weiter nach oben zu treiben. Immerhin ist das kleinere Infotainmentsystem mit Navigation serienmäßig an Bord. Addiert man ein paar

in dieser Klasse übliche Extras hinzu, liegen schnell 58.000 Euro oder mehr an. Die neuesten Assistenzsysteme und das volle Infotainment-Programm kosten extra. Der gut, aber nicht voll ausgestattete Testwagen liegt bei über 64.000 Euro. Wie wertstabil der Arteon eHybrid letztlich ist, lässt sich noch schwer abschätzen und hängt sicherlich auch von der Haltbarkeit der Technik ab; mit dem verbauten Plugin-Hybridsystem hat VW prinzipiell viele Jahre Erfahrung und bisher wenig Probleme gehabt. Die Kosten für Wartung und Reparaturen bleiben im Rahmen,

sind jedoch höher als bei einem reinen Elektroauto. Die Kfz-Steuer beträgt sehr günstige 28 Euro, hier hilft die optimistische CO<sub>2</sub>-Wert-Ermittlung bei Plugin-Hybriden. Bei Zulassungen ab 2021 gibt es fünf Jahre lang eine jährliche Gutschrift von 30 Euro, so dass in dieser Zeit keine Kfz-Steuer anfällt. Die Versicherungseinstufungen sind angesichts der Fahrzeugklasse und der Leistung moderat (Haftpflicht 15, Teil-/Vollkasko 25/23). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 eHybrid OPF Elegance DSG	2.0 TSI OPF Elegance DSG	2.0 TSI OPF Elegance 4MOTION DSG	2.0 TDI SCR DSG	2.0 TDI SCR Elegance DSG	R 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1984
Leistung [kW (PS)]	160 (218)	140 (190)	206 (280)	110 (150)	147 (200)	235 (320)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	400/1550	320/1500	400/2000	360/1600	400/1750	420/2100
0-100 km/h [s]	7,8	7,9	5,5	9,4	7,9	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	233	250	216	233	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	1,3/1,1   S	5,8/7,0   S	7,2/8,3   S	4,1/4,9   D	4,6/5,3   D	7,7/9,0   SP
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	30/27	132/159	165/189	107/128	122/139	177/203
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/25	14/22/24	14/23/26	17/24/25	17/24/25	14/23/26
Steuer pro Jahr [Euro]	28	185	279	258	284	332
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	870	922	1058	829	959	1175
Preis [Euro]	53.270	47.765	55.505	45.535	51.810	63.980

### 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-Zyl.-Hybrid (Plugin, Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM, OPF	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	160 kW/218 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.550 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	1,3 + 12,1 kWh/1,1 l + 15,2 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	27/30 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -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	1.809/481 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	565/1.632 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Emden, Deutschland

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R19 94W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,7/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	3,3 l + 11,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	5,0/5,7/7,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	79 g/km (WTW* 149 g/km)
Reichweite	865 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	1.805/485 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/805/1.345 l

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

Betriebskosten	110 Euro	Werkstattkosten	97 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	561 Euro
Monatliche Gesamtkosten	874 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	28 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/25		
Basispreis Arteon Shooting Brake 1.4 eHybrid OPF R-Line DSG	54.050 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	64.175 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.323 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](http://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 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. <sup>1</sup> 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.260 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	325 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	410 Euro/870 Euro° (Paket)
Head-up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/395 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	950 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/Serie (Fahrer)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/320 Euro°
Lenkradheizung	155 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	990 Euro
Metalllackierung	ab 705 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.180 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: August 2021  
Test und Text: M. Ruhdorfer