

Kfz: Mittelklasse

Die goldene MITTE

VON GUIDO
GLUSCHITSCH

Sie zählen zu den idealen Firmenwagen, die man auch gerne privat nutzt, die Autos der Mittelklasse. Weil sie den Spagat zwischen Luxus zum vertretbaren Preis, Sportlichkeit, Eleganz und als Kombi auch viel Raum perfekt schaffen.

► **H**err W. ist das, was wir hierzulande einen erfolgreichen Geschäftsmann nennen. „Ja, klar“, sagt er, „könnte ich mir ein Auto der Oberklasse leisten oder einen Sportwagen“, aber er gibt sich mit einem Auto der Mittelklasse als Firmenauto zufrieden. Mehr noch, er will gar nicht mehr. „Für die Familie reicht es“, sagt er, „nicht nur für den Alltag, sondern auch, um damit in den Urlaub zu fahren. Zudem bin ich überzeugt davon, dass der Erfolg meiner Baufirma auch damit zusammenhängt, dass ich ein Auto der Mittelklasse fahre.“ Würde er mit einem dickeren Brummer bei Kunden vorfahren, ist Herr W. überzeugt, würden

die Preisverhandlungen kein Ende nehmen, weil die Kunden dann unweigerlich das Gefühl hätten, mit dem aktuellen Projekt sein Firmenauto mitzufinanzieren. Und gerade die Baubranche sei da sehr sensibel, meint er. „Der Neid“, sagt er, „ist ein Hund“, und in seinem Kombi habe er eh schon mehr Luxus, als er eigentlich brauche.

Der neue Passat

Dieser Umstand der regelrechten Vollkommenheit, zum im Vergleich dazu moderaten Preis, macht wohl auch den VW Passat zu einem der begehrtesten Firmenautos. Mehr als 30 Millionen Stück hat Volkswagen vom Passat bis heute verkauft, und die Erfolgswelle

will nicht abebben. Dafür wird auch der neue Passat sorgen, der im Oktober seinen Marktstart feiern wird.

Was die Optik angeht, ist das Facelift, wie bei VW üblich, moderat ausgefallen. Laien werden kaum einen Unterschied zum Vorgänger entdecken, wer Benzin in den Adern hat, erkennt den überarbeiteten Passat am neuen Stoßfänger und an neuen Scheinwerfern. Das Kühlergitter wurde modifiziert, und am auffälligsten ist der neue Passat-Schriftzug mittig am Heck. Außerdem gibt es mit „Lapiz Blue“, „Bottlegreen“ und „Sea Shell Gold“ drei neue Farben. Oder wie wir sagen, es gibt ein neues knalliges Blau, ein neues sattes, tiefes Grün und ein dezentes Gold. Die Zeiten,



VW Passat

Modell: VW Passat Variant 1.6 TDI SCR ab 34.590 Euro

Technik: Vier-Zylinder-Dieselmotor, 1.598 ccm, 120 PS, Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Vorderradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.889x1.832x1.516 mm, Kofferraumvolumen 639 bis 1.769 Liter

Fahrleistungen: Spitze 199 km/h, von 0 auf 100 km/h in 11,5 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 4,3 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 113 g/km, Euro 6d-temp

Design: Beim Facelift ist nicht allzu viel passiert, was das Design betrifft, vor allem wenn man sich anschaut, mit welcher Batterie an technischen Neuerungen der Passat aufwartet.

Praxis: Gerade der Variant ist die ideale Mischung aus stattlichem Auto und stattlichem Laderaum.

Preis: Den Kombi, der bei VW Variant heißt, bekommt man ab 24.590 Euro, die Limousine startet bei 32.290 Euro, der GTE bei 46.020, respektive 48.050 Euro für den Variant.



Der VW Passat ist ein echter All-rounder, mit voll digitalem Cockpit, der sowohl als Firmenwagen als auch Privatauto sehr beliebt ist

als ein Passat nur grau oder weiß war, sind also endgültig vorbei.

Doch genug von den optischen Kleinigkeiten, denn die wahren Neuerungen trägt der Passat nicht am Silbertablett vor sich her. Innen gibt es neue Dekore und Stoffe und die ganze Infotainment-Welt wurde revolutioniert.

MIB3 ist da der neue Begriff, den man sich merken muss, also die dritte Generation des modularen Infotainment-Baukastens. Damit ist Apple CarPlay verfügbar, das heißt, Smartphone und Autoradio werden kabellos zu einer Einheit. Wenn man das halt möchte. Entscheiden kann man sich auch, ob der Wagen permanent online sein soll – denn im neuen Passat ist die SIM-Karte bereits direkt im Auto verbaut – das erlaubt nicht nur, diverse Online-dienste, wie etwa Musik, zu streamen, ganz einfach während der Fahrt zu nutzen, sondern hilft auch im Notfall, um schnell Hilfe holen zu können. Außerdem lassen sich diverse Smartphones bereits als Schlüssel für das Fahrzeug

verwenden, was das Öffnen und Starten noch komfortabler macht. Wie auch die Bedienung des Systems noch einmal überarbeitet wurde. Dafür gibt es ein neues Multifunktionslenkrad, und natürlich lässt sich die Einheit auch einfach mit Sprachbefehlen steuern. Vor dem Hintergrund ist es eine Selbstverständlichkeit, dass auch das Spektrum der Assistenzsysteme noch einmal gewachsen ist. So gibt es jetzt für den Passat mit IQ.Light Matrixscheinwerfer und der Spurhalteassistent Lane Assist wurde noch einmal verbessert. Nicht zuletzt dadurch ist es möglich, dass der Passat demnächst bis zu einem Tempo von 210 km/h teilautonom fährt. Schauen wir noch schnell unter die Haube des

► Kfz: Mittelklasse



Mit dem Audi S4 ist man mehr als ausreichend motorisiert. Wer es bescheidener mag, hat beim A4 eine breite Auswahl

Mischung aus Sportlichkeit und Eleganz nicht gerade das sein wird, was man landläufig ein Schnäppchen nennt.

Der S4 ist also genau die Mittelklasse, die einem Herrn W. nicht direkt in die Hände spielt. Denn man sieht diesem Wagen schon auch an, dass er etwas Besonderes ist. Vor allem jetzt, mit dem neuen Design, der dominanten Front, den neuen LED-Scheinwerfern und dem dynamischen Heck, ist der S4 nicht eben zurückhaltend. Wenn man es dezenter mag, kann man aber eh zum normalen A4 greifen.

Der „Radikal anders“-508

Optisch spannend, aber weniger reißerisch kommt der neue Kombi des Peugeot 508, der SW, daher.

Sagen wir bescheiden, dass er ein Designmeisterwerk ist. „Radikal anders“ nennt es Peugeot selbst. Der Kombi spielt nämlich schamlos mit den Designelementen eines Coupés. So hat er rahmenlose Scheiben, eine Dachlinie, die hinten sportlich abfällt, und ein mutig gezeichnetes Heck. Zudem ist der 508 SW nur 1,42 Meter hoch. Da sind wir schon fast auf dem Niveau des S4. 1.780 Liter Milch – oder was immer man an

Fotos: AUDI AG, Peugeot

- neuen Passat. Mit dem 2.0 TDI Evo kommt ein neuer Dieselmotor mit 150 PS. Durch sein Zwei-Kat-SCR-System emittiert er deutlich weniger Kohlendioxid als sein Vorgänger. Der kleinste Diesel hat 120 PS, es gibt einen weiteren mit 190 PS und der stärkste Selbstzünder leistet 240 PS. Als Benziner gibt es den 150 PS starken 1.5 TSI und den 190 PS starken 2.0 TSI. Auch der Plug-in-Hybrid GTE bleibt im Programm, nur wurde der ebenfalls überarbeitet und hat nun eine rein elektrische Reichweite von 70 Kilometer nach NEFZ, also 20 Kilometer mehr als der Vorgänger. Die E-Maschine und der 1.4 TSI haben zusammen eine Systemleistung von 218 PS.

Der sportliche A4

Wem das immer noch zu wenig ist, der wird demnächst bei Audi fündig. Die finalisieren nämlich gerade die Sportvariante des A4, den S4. Sein Herzstück ist ein drei Liter großer V6-Dieselmotor mit 347 PS, der sich trotz extrem sportlicher

Audi A4

Modell: Audi S4 Limousine, Preis k. A.
Technik: V6-Turbo-Dieselmotor, 2.967 ccm, 347 PS, Acht-Gang-Automatik, Allrad

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.770x1.874x1.404 mm, Kofferraumvolumen 423 bis 1.450 Liter

Fahrleistungen: Spitze 250 km/h, von 0 auf 100 km/h in 4,8 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 6,3 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 163 g/km, Euro 6

Design: Nach der langen Durststrecke, während der wir auf ein frisches Design beim A4 gewartet haben, ist es endlich da. Und es ist mehr als nur gelungen.

Praxis: Zeit ist Geld, hat die Oma immer gesagt. Wenn es pressiert, ist dieser Wagen sicher eine gute Option.

Preis: Der Audi A4 startet bei 38.000 Euro, den Avant gibt es ab 40.410 Euro.

Fahrleistungen mit einem Normverbrauch von 6,3 Liter begnügt. Auch wenn es zu Redaktionsschluss noch keinen Preis für den S4 gibt – der sittsamere A4 beginnt bei 38.000 Euro –, dürfen wir davon ausgehen, dass diese

Peugeot geht beim Design ganz eigene Wege. Nicht nur außen, auch innen wie man am kleinen Lenkrad und den hoch positionierten Anzeigen bemerkt





Der 3er von BMW ist inzwischen ordentlich gewachsen. Der Kombi ist mehr als 4,7 Meter lang und eine mobile Sammlung an Innovationen

Gepäck einladen möchte – finden dann aber trotz des Designermutts noch Platz.

Auch innen ist alles anders. Zwar nicht was die digitalen Fähigkeiten betrifft, an Innovationen, Bildschirmen und Assistenz- wie Komfortsystemen mangelt es dem Franzosen nicht. Aber das Design ist ein vollkommen anderes. Das Lenkrad ist kleiner als bei der Konkurrenz und die Armaturen stehen deutlich über ebendiesen, damit sie leichter ablesbar sind und der Fahrer den Blick nicht zu weit von der Fahrbahn wegbewegen muss. Die Bedientasten unter dem Touchscreen stehen dem Automatikschaltknopf an Eleganz um nichts nach. Nur den kleinsten Diesel mit 130 PS gibt es auch mit manueller Schaltung, den 160 und den 180 PS starken Diesel, wie beide Benziner mit 180 und 225 PS, gibt es ausschließlich mit einer Acht-Gang-Automatik.

Peugeot 508

Modell: Peugeot 508 SW GT Pure Tech 225 S&S EAT8 um 56.290 Euro

Technik: Vier-Zylinder-Turbo-Benzinmotor, 1.598 ccm, 225 PS, Acht-Gang-Automatik, Frontantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.780x1.860x1.420 mm, Kofferraumvolumen 530 bis 1.780 Liter

Fahrleistungen: Spitze 245 km/h, von 0 auf 100 km/h in 7,4 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 5,7 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 132 g/km, Euro 6d-temp

Design: Er knüpft an das Erbe an, dass Franzosen beim Design sehr mutig sind und gleichzeitig ein glückliches Händchen beweisen. Nur eines der vielen Highlights sind die rahmenlosen Fenster.

Praxis: Er kann alles, von Business bis Freizeit. Er passt zu jedem Anzug und in ihn passt das alles, was eine Familie für einen gescheiten Urlaub mitnehmen muss.

Preis: Ab 34.350 Euro bekommt man den 508 als Limousine, der Kombi, der Peugeot SW heißt, startet bei 35.950 Euro.

Hauptsache ein 3er

Herr W. selbst fährt übrigens einen Wagen mit Automatik. Einen BMW 3er. Einen Touring, wie dort der Kombi heißt. Und daran wird sich nicht viel ändern. Nicht viel, deshalb, weil er auch künftig einen 3er Touring fahren wird, allerdings wird das in bereits wenigen Tagen der neue 3er Touring sein. Dass wir uns hier im Premiumsegment der Mittelklasse befinden, erkennt man schon an den Preisen. Ab 44.000 Euro steigt man mit dem 320d ein. Mit etwas Geschick bei der Antriebswahl und einem glücklichen Händchen in der Liste der Sonderausstattungen sprengt man aber auch leicht einmal die 80.000-Euro-Marke. „Das macht gar nichts“, sagt Herr W., „Hauptsache ist, es ist ein Dreier.“

Und wir verstehen ihn. Das neue Design ist ansprechend – der Dreier muss noch nicht mit den überdimensionalen Nieren auftreten, weil sein Markt eher bei uns und es wohl eher zweitrangig ist, wie sehr der Wagen in China oder Übersee gefällt. Dazu passt auch die Abstimmung. Die ist nämlich, wie man sich das als dynamischer Fahrer von einem 3er wünscht, herzlich direkt und damit eher am anderen Ende vom Peugeot 508. Was die Ausrüstung mit Assistenzsystemen angeht, brauchen wir an dieser Stelle kein Wort verlieren. BMW ist Vorreiter und nicht Nachahmer, und sie bringen die neuen Errungenschaften nicht nur im 7er und im X7, sondern natürlich auch in breitenwirksameren Segmenten. Drei Benziner und drei Dieselmotoren mit einem Leistungsspektrum von 184 bis 374 PS stehen zur Auswahl. Nur die

BMW 3er

Modell: BMW 330i Touring Luxury Line um 55.147 Euro

Technik: Vier-Zylinder-Turbo-Benzinmotor, 1.998 ccm, 258 PS, Acht-Gang-Automatik, Hinterradantrieb;

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.709x1.827x1.440 mm,

Kofferraumvolumen 500 bis 1.510 Liter

Fahrleistungen: Spitze 250 km/h, von 0 auf 100 km/h in 5,9 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 6,4 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 146 g/km, Euro 6

Design: Die dicke Niere wie im X7 gibt es beim 3er noch nicht, dafür viel Sportlichkeit. Glück gehabt.

Praxis: Hinterradantrieb, ein Kombiheck, dessen Klappe oder nur dessen Scheibe man öffnen kann, dazu innen viel Komfort und knackige Federn in den Radhäusern, Autofahrerherz, was willst du mehr?

Preis: Ab 44.000 Euro beginnt die Preisliste des 3er, und sie hört erst bei mehr als dem Doppelten auf, wenn man den Katalog der Sonderausstattung mit einbezieht.

beiden kleinsten Diesel gibt es serienmäßig mit Handschaltung und optional mit der Acht-Gang-Steptronic, die bei allen anderen Modellen zur Serienausstattung gehört. Ein Plug-in-Hybrid folgt im Laufe des Jahres 2020.

Auf den wollte Herr W. nicht warten. Auch das verstehen wir. Und wir verstehen auch, dass er zu einem xDrive, also einem Allradantrieb, gegriffen hat. Auch wenn unsereins das anders machen würde. Denn was gibt es Feineres als einen ehrlichen Hinterradantrieb. Und seien wir froh, dass BMW den noch baut. Wenn schon nicht im 1er, dann zumindest im 3er.