

# Der neue VW CC

**Beitrag von „Sittingbull“ vom 16. Januar 2012 um 17:30**

**Wolfsburg / Nizza, 16. Januar 2012** - Sein Debüt feierte er Mitte November auf der Los Angeles Auto Show: der neue Volkswagen CC. Mit der internationalen Fahrvorstellung in Südfrankreich beginnt nun die europäische Markteinführung des avantgardistischen Viertürers. Ab Anfang Februar wird die neue Version des Volkswagen CC zuerst in Deutschland und Luxemburg, ab Ende Februar dann in ganz Europa im Handel sein. Noch im Frühjahr wird der Volkswagen weltweit und damit auch in Amerika, Russland und Asien durchstarten.

Retrospektive. Mit dem CC von Volkswagen debütierte vor vier Jahren das weltweit erste viertürige Coupé der 30.000-Euro-Klasse. Aus der Nische entwickelte sich schnell ein Segment – bis heute entschieden sich rund um den Globus nahezu 320.000 Menschen für die Limousine mit der Linienführung eines Sportwagens. Privatfahrer freuen sich ebenso über die neue Alternative zu den klassischen Limousinen, wie geschäftliche Vielfahrer, die den Volkswagen CC ab Frühjahr 2008 sofort als neue Business-Class buchten. Parallel überzeugte das Design des Volkswagen auch die Experten in Sachen Optik: Allein 2009 – in seinem ersten vollen Jahr auf dem Markt – gewann der Passat CC den „iF Product Design Award“ (iF Industrie Forum Hannover), den „red dot Design Award“ (Design Zentrum Nordrhein Westfalen, Essen) und den australischen „Design Award“ (Australien International Design Awards, Sydney).

Design-DNA. Gleichwohl gilt auch für ein Erfolgsmodell wie den CC: Jeder Stillstand ist ein Rückschritt. Mit dem neuen Volkswagen CC debütiert deshalb nun ein aufwendiges Update des Business-Fahrzeugs. Und so katapultierte die Crew um den Volkswagen Chefdesigner Klaus Bischoff den CC in Richtung Zukunft, indem sie die Front- und Heckpartie analog zur Volkswagen Design-DNA komplett neu gestaltete und konsequent präziserte. In der Folge ergibt sich eine noch edlere, aber auch dynamischere Gesamtanmutung.

Alles an Bord. Nichts anderes gilt für die deutlich erweiterte Serienausstattung, die jetzt unter anderem Bi-Xenonscheinwerfer, statisches Abbiegelicht sowie ebenfalls neu entworfene LED-Rückleuchten beinhaltet. Genauso serienmäßig: die Müdigkeitserkennung, das Radio-CD-System RCD 310, Edelstahl-Einstiegsleisten und Komfortkopfstützen mit zusätzlicher Längseinstellung (vorn). In Deutschland ist zudem ab sofort das Multifunktionslederlenkrad Teil der Serienausstattung. Darüber hinaus halten in den Volkswagen CC neue Assistenzsysteme Einzug. Hierzu zählen optionale Technologien wie der bei Volkswagen erstmals eingesetzte Side Assist Plus inklusive Lane Assist (warnt vor Fahrzeugen im toten Winkel und unterstützt den Fahrer via Lenkeingriff), der Dynamic Light Assist (automatische Fernlichtregulierung) und die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Den Komfort optimiert indes der Klimasitz mit integrierter Massagefunktion.

6 Motoren. Angetrieben wird der CC von innovativen Benzin- und Dieseldirekteinspritzern; alle Diesel (TDI) sind serienmäßig mit einem Start-Stopp-System und Rekuperationsmodus (Bremsenergierückgewinnung) ausgerüstet. Sämtliche Benziner verfügen ebenfalls über die Rekuperationsfunktion. Die TDI leisten 103 kW / 140 PS und 125 kW / 170 PS. Als dritter Turbodiesel kommt im Volkswagen CC ein BlueTDI mit ebenfalls 103 kW / 140 PS zum Einsatz, der als einer von weltweit wenigen Motoren bereits den erst ab Herbst 2014 greifenden Grenzwerten der Euro-6-Norm gerecht wird. Souveräne 118 kW / 160 PS, 155 kW / 210 PS und 220 kW / 300 PS entwickeln die Benzinmotoren der europäischen CC-Versionen.

DSG, 4MOTION, Freilauf. Alle Motoren bis 210 PS können optional mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) kombiniert werden. In Verbindung mit dem 103-kW-TDI (Schaltgetriebe-Version) und dem 125-kW-TDI (DSG-Version) wird der Volkswagen CC zeitversetzt zudem mit dem optionalen Allradantrieb 4MOTION angeboten werden. Die Sechszylinderversion (300 PS) wird serienmäßig mit DSG und dem Allradantrieb 4MOTION ausgeliefert. Im Fall der TDI-Motoren mit DSG ist zudem eine Freilauffunktion an Bord, die den Motor auskuppelt, sobald der Fahrer vom Gas geht. Generell gilt zudem, dass sämtliche Motoren sehr effizient zu Werke gehen. Das Paradebeispiel ist der 140-PS-TDI: Er verbraucht in der Standardversion mit manuellem 6-Gang-Getriebe lediglich 4,7 l/100 km (analog 125 g/km CO<sub>2</sub>) - verdammt wenig für eine immerhin 214 km/h schnelle Reiselimousine.