

VW Passat 2.0 TDI DPF Sportline

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse mit 103 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der neue VW Passat ist noch perfekter und noch größer, fast schon in einer höheren Klasse einzustufen. Demnächst gibt es ihn auch mit Kombiheck. Der 2,0-Liter Dieselmotor läuft verhältnismäßig ruhig und kultiviert, auch ist er stark genug, um für respektable Fahrleistungen zu sorgen - das bei gewohnt niedrigem Dieserverbrauch. Endlich hat er einen Rußpartikelfilter. Er harmoniert sehr gut mit dem manuellen 6-Gang-Getriebe, das DSG-Automatik-Getriebe kostet 1750 €. Fazit: Eine große, sportliche Familienlimousine, fast ohne Schwächen aber auch teuer: 27.740 €. Konkurrenten sind Audi A4, Citroën C5, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Vectra, Peugeot 407, Renault Laguna, Toyota Avensis.

- + sehr gute Verarbeitung
 - + sehr großer Kofferraum
 - + viel Platz im Innenraum
 - + funktionelle Bedienung
 - + bequeme Sitze
 - + niedriges Fahrgeräusch
 - + sichere Straßenlage
 - + Diesel mit Partikelfilter
 - + genügsam im Verbrauch
 - + großes Servicenetz
- Fahrwerk stößig
 - hoher Fahrzeugpreis



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,9

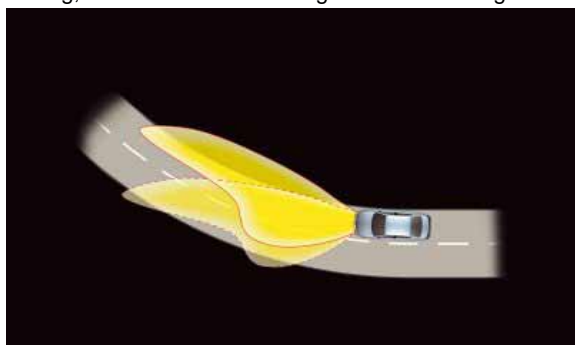
Gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Reserverad erhältlich, das Pannenset ist serienmäßig.

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck, Türen und Hauben sind exakt eingepasst, Spaltabstände schmal. Nicht nur die Karosserie ist aerodynamisch gestaltet, sondern auch der Unterboden, der weitgehend glattflächig ist. Das sorgt für reduzierte Luftwirbel und geringeren Verbrauch. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, durch hochwertige Kunststoffe und sauber gearbeitete Polster. Kunststoffpaneele im Holzlook und Chromrähmchen um die Instrumente sorgen für ein gewisses nobles Ambiente.
- Die Stoßfänger sind lackiert und kratzempfindlich, die Frontblinker bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht.

Übersichtlichkeit

Note: 3,5

Vorn ist die Karosserie durch die abfallende Front übersichtlich, hinten aber nicht, weil das Heck hoch ist. Auch ist die Rundumsicht mäßig, besonders nach schräg hinten kann wegen der brei-



Das neue, adaptive Kurvenlicht im Vergleich zum Standardlicht.

ten Dachsäulen nicht viel gesehen werden. Dazu kommen die drei rückwärtigen Kopfstützen, die immer stören weil sie nicht wegklappbar sind.

- + Die Rückspiegel sind groß und außen beheizbar, der Linke blendet gegen Aufpreis selbsttätig ab. Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht gibt es ebenfalls als Extra.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

Obwohl der neue Passat sehr groß ist, ist das Ein- und Aussteigen nicht besonders bequem. Insbesondere, da die Türschweller die es zu überwinden gilt, ziemlich volumig sind. Die aufpreispflichtigen Sportsitze haben seitlich hochgezogenen Wangen, die besonders beim Aussteigen hinderlich sind.

- + Türen, Fenster und das aufpreispflichtige Schiebedach lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln bzw. öffnen und schließen. Gegen Aufpreis bleiben die Scheinwerfer nach dem Aussteigen noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Auch eine Vorfeldbeleuchtung im Außenspiegel und beleuchtete Türgriffe sind in der Aufpreisliste zu finden.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,5

- + Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 475 Liter.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 3,1

- + Der Kofferraum hat ein sehr zweckmäßiges Format, Boden und Seiten sind mit Nadelfilz-Teppichen ausgekleidet.
- Die Zugänglichkeit ist eher mäßig, da die Ladeöffnung klein, die Bordwand hoch und der Kofferraum sehr tief ist. So lassen sich sperrige Dinge schwerlich unterbringen und wenn man sich Gepäck von weit hinten hervorziehen möchte, macht man sich am Stoßfänger die Kleidung schmutzig. Die Kofferraumklappe muss zum Schließen von außen fest zugedrückt werden.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,3

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vorklappen. Eine Durchladelupe ist immer vorhanden, einen Skisack dazu gibt es gegen Aufpreis. Seitlich befinden sich Ablagen, ein Gepäcknetz kostet extra.
- Kleiner Gegenstände rutschen auf dem großen Kofferraumboden haltlos herum.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 2,1

- + Der neue Passat ist funktionell und mit geringem Kraftaufwand zu bedienen. Vieles davon elektrisch unterstützt, wie die Fenster, die Außenspiegel, die Feststellbremse, die auch Notbremsfunktion hat und der Fahrersitz. Selbsttätig einsetzende Wischer und automatisch einschaltendes Fahrlicht sind ebenfalls als Extras zu haben. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad lässt sich optimal anpassen und der Ganghebel liegt gut zur Hand. Das optionale Navigationssystem lässt sich weitgehend intuitiv einstellen und hat ein großes Display. Für alle wichtigen Funktionen sind Kontroll- u. Warneinrichtungen vorhanden, der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Es gibt genügend Ablagen, sogar Flaschenhalter. Das Handschuhfach wird von der Klimaanlage mit gekühlt. In der Fahrertür gibt es eine Ablage für einen speziellen VW-Regenschirm.
- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht. Nachts können die blau beleuchteten Instrumente kaum noch abgelesen werden. Die Klimaanlagen-Einsteller sind zu weit unten angebracht. Die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung.



Wie von VW gewohnt ist die Funktionalität und Qualitätsanmutung einwandfrei.

Raumangebot vorne*

Note: 1,4

- + Große Innenbreite und große Kopffreiheit sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für ca. 2,00 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,4

- + Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist enorm viel Platz vorhanden, erst Mitfahrer über 1,85 m Größe stoßen mit dem Kopf am Dach an. Die Kniefreiheit reicht auch für noch größere Personen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).
- Der Sitzplatz hinten in der Mitte ist für Erwachsene zu eng, am Boden stört der Mittelunnel.

Komfort

Note 2,4

Federungskomfort

Note: 3,0

Federung und Stoßdämpfung sind straff ausgelegt. Während größere Unebenheiten passabel geschluckt werden, sorgen doch die kürzeren Erhebungen, die wenig gemildert bis zu den Insassen vordringen für Komfortverschlechterung. Auch stört das ständige Stuckern, wenn auf nicht ganz ebener Autobahn schneller gefahren wird. Angenehm ist dagegen die sehr geringe Seitenneigung in Kurven.

Sitzkomfort

Note: 2,3

- + Die großen Sportsitze vorn sind komfortabel und bieten festen Halt, beide haben Höheneinstellung. Die Lordosenstütze ist am Fahrersitz elektrisch und am Beifahrersitz manuell einstellbar. Auf den ausgeformten Plätzen der Rückbank sitzt man ebenfalls bequem.
- Die Vordersitze ändern mit Einstellen der Höhe auch die Neigung, sie sind in tiefster Position zu schräg nach hinten geneigt. Größere Mitfahrer sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und wenig Oberschenkel-Unterstützung.

Innengeräusch

Note: 1,6

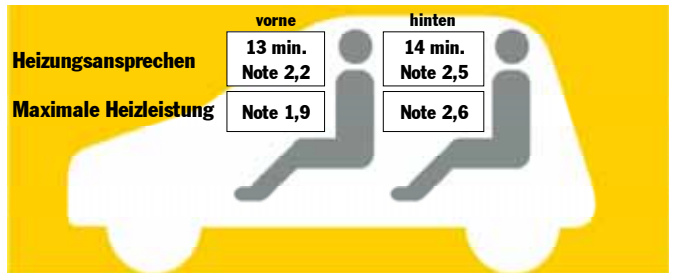
- + Der Geräuschpegel ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche niedrig. Den Motor hört man nur unterschwellig, einzig die Windgeräusche am Fahrerfenster sind dann deutlicher zu hören.

Klimatisierung

Note: 2,0

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer).

- + Die Klimaanlage arbeitet feinfühlig und situationsangepasst. Selbst bei -10° C ist die Heizwirkung vorne gut, hinten nur etwas schwächer. Für Allergiker ist ein Staub- und Pollenfilter vorhanden.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,5

Fahrleistungen*

Note: 1,6

- + Der drehfreudige 2,0 TDI-Motor ist durchzugsstark, er sorgt für gute Fahrleistungen, selbst wenn die Gänge nicht immer ausgedreht werden.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start etwas mit.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Gänge lassen sich spielend leicht wechseln, ohne dass Gefahr besteht, sich zu verschalten. Auch der Rückwärtsgang lässt sich ohne Geräusche einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Anschlüsse zum nächsten Gang passen und bei sehr hohem Tempo sind noch genügend Drehzahlreserven für den Motor vorhanden.

Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,3

- + Die Richtungsstabilität ist sehr gut, das Fahrgefühl sicher. In kritischen Situationen, z.B. bei plötzlich erforderlichen Ausweichmanövern auf der Autobahn, hilft das weiter entwickelte elektronische Stabilitätssystem ESP+ dem Fahrer, nicht ins Schleudern zu geraten. Dieses System stabilisiert auch, wenn man mit Anhänger fährt. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für stabiles Vorwärtskommen, wenn die Straße weniger griffig ist. Gegen Aufpreis sind eine Reifendruck-Kontrolle und Reifen mit Notlauf-eigenschaften erhältlich.

Kurvenverhalten

Note: 1,5

- + In Kurven verhält sich der Wagen leicht untersteuernd, für Ungeübte sicher - die möglichen Querschleunigungen sind sehr hoch. Wird eine Kurve doch einmal zu schnell angefahren, unterstützt auch hier das ESP den Fahrer, durch angepasstes Abbremsen und automatisches Gas wegnehmen nicht ins Schleudern zu geraten.

Handlichkeit

Note: 3,0

- + Die Lenkung ist beim Rangieren und während der Fahrt leichtgängig, der Wendekreis durchschnittlich. Das sorgt trotz der stattlichen Größe des Passat für gute Handlichkeit.

Lenkung

Note: 1,5

- + Die zielgenaue Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an. Sie vermittelt guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 2,1

Bremsen

Note: 1,9

- + Die Bremswirkung ist sehr gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 38,5 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Breitreifen: 235/45-17). Die Bremse spricht sehr schnell an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent sorgt dafür, dass der Fahrer das volle Potenzial der Anlage nutzt. Neu bei VW: Die Beläge legen sich bei Regen in einem bestimmten Intervall leicht an. Damit wird an den Brems Scheiben ein möglicher Wasserfilm, der sich bei nasser Fahrbahn bilden kann weggewischt und somit das Ansprechverhalten verkürzt.

Gestaltung

Note: 2,9

Ergebnisse aus dem EuroNCAP simulierten Fußgängerunfall liegen noch nicht vor.

- + An den stabilen Bügel-Außentürgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen, um verklemmte Türen nach einem Unfall öffnen zu können. In allen Türen befinden sich Rückstrahler. Die Konturen im Innenraum sind entschärft und teilweise gepolstert.
- Schlecht bei einem Unfall mit Fußgängern: Unter der Motorhaube befinden sich in geringem Abstand harte Bauteile. Das Verbandmaterial hat keine Halterung.

Rückhaltesysteme

Note: 2,0

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen die höchsten Punktzahlen. Das bedeutet, alle fünf der möglichen Sterne. Vorne sind die Kopfstützen selbst noch für ca. 1,9 m große Personen hoch genug, da sie aktiv sind, schützen sie bei einem Heckaufprall optimal. Hinten sind sie wesentlich niedriger aber dennoch wirksam, da das tiefergezogene Dach Abstützfunktion mit übernehmen kann.
- Der rechte Armaturenbrett-Airbag liegt in dem Bereich, in dem sich der Beifahrer bei Gefahr voraussichtlich abstützen würde. Die Gurte der Rücksitze liegen am Hals an.

Kinder

Note: 1,8

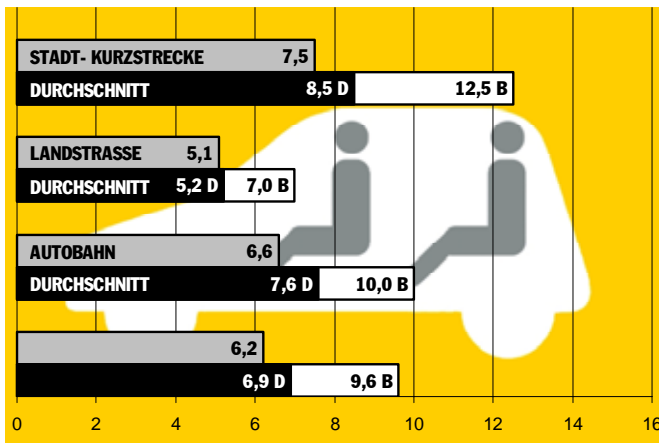
- + Kindersitze lassen sich problemlos und sicher befestigen, mit den vorhandenen Gurten oder auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen auch mit Isofix. Für diese Plätze sind integrierte Sitzerrhöhungen erhältlich. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fenster haben Klemmschutz.

Verbrauch/Umwelt

Note 1,5

Verbrauch*

Note: 1,5



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

- + Der Verbrauch ist niedrig: Innerorts 7,5 l, außerorts 5,1 l und auf

der Autobahn 6,6 l Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt sind das 6,2 Liter.

Abgas

Note: 1,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Die gesundheitsgefährdeten Rußpartikel die der Dieselmotor produziert, werden von einem Spezialfilter zurückgehalten.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,2

Betriebskosten*

Note: 1,0

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind sehr niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 2,3

- Zahnriemen und Partikelfilter müssen nach 120.000 km gewechselt werden.
- + Der Passat besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 km oder alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig und sind langlebige Verschleißteile eingebaut. Seit Januar 2005 gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

Wertstabilität*

Note: 2,1

- + Der neue Passat ist wertsstabil, nicht unerheblichen Anteil daran hat der Ruß-Partikelfilter, den es nun endlich auch bei VW gibt.

Kosten für Neuanschaffung*

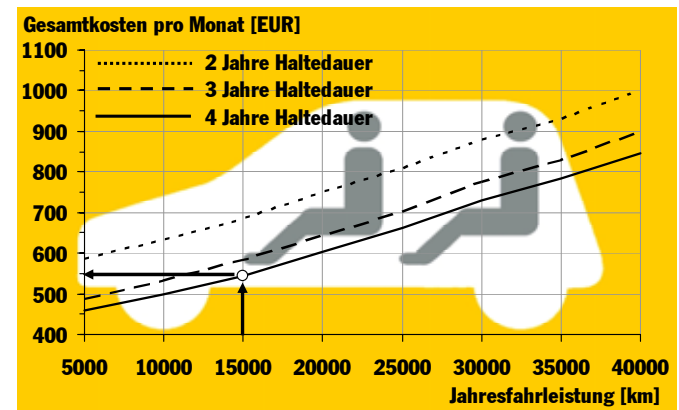
Note: 2,8

Die Kosten bei der Neuanschaffung liegen im durchschnittlichen Rahmen.

Fixkosten*

Note: 3,3

Außer der Teilkaskoversicherung, die teuer ist, sind die Versicherungskosten durchschnittlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 544 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.6	1.6 FSI	2.0 FSI	2.0 TFSI	1.9 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1598	4/1984	4/1984	4/1896	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	75(102)	85(115)	110(150)	147(200)	77(105)	103(140)	125(170)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	148/3800	155/4000	200/3500	280/1800	250/1900	320/1750	350/1800
0-100 km/h[s]	12,4	11,4	9,4	n.b.	12,1	9,8	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	200	213	n.b.	188	209	223
Verbrauch pro 100 km [l]	8,2S	8,0S	8,8SP	k.A.	6,0D	6,2D	6,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	13/14/20	15/17/22	n.b.	17/17/23	17/19/25	n.b.
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	511	575	k.A.	503	528	k.A.
Grundpreis[Euro]	21800	23075	25450	n.b.	24010	25650	n.b.

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GO = Geländewagen offen
GS = Geländew. geschlossen
PK = Pick-Up

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

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

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	7,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,5/5,1/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	163 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	57/63/66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4765 mm/1820 mm/1472 mm
Leergewicht/Zuladung	1535 kg/525 kg
Kofferraumvolumen	475 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1125 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	126 Euro
Monatlicher Wertverlust	271 Euro
Monatliche Gesamtkosten	544 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/25
Grundpreis	27740 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (DSG-Getriebe)	1750 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Bi-Xenon)	1210 Euro
Parkhilfe, elektronisch	495 Euro
Reifendruckkontrolle	51 Euro
Runflat-Reifen	195 Euro
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	1210 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/320 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (Licht/Sicht-Paket 1)	265 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage /-automatik	Serie/390 Euro
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	2460 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	2040 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (Winterpaket 1)	270 Euro°
Skisack/Durchladeluke	Serie

Außen

Außenspiegel, autom. abblendend (Licht/Sicht-Paket 2)	515 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	280 Euro
Schiebe-Hubdach	880 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

Karosserie/Kofferraum	2,6
Verarbeitung/Handhabung	1,9
Übersichtlichkeit	3,5
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1
Kofferraum-Variabilität	2,3
Innenraum	2,0
Bedienung	2,1
Raumangebot-vorn*	1,4
Raumangebot-hinten*	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,4
Federung	3,0
Sitze	2,3
Innengeräusch	1,6
Klimatisierung	2,0
Motor/Antrieb	1,5
Fahrleistungen*	1,6
Laufruhe	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,7
Fahrstabilität	1,3
Kurvenverhalten	1,5
Handlichkeit	3,0
Lenkung	1,5
Sicherheit	2,1
Bremsen	1,9
Gestaltung	2,9
Rückhaltesysteme	2,0
Kinder	1,8
Umwelt	1,5
Verbrauch*	1,5
Schadstoffe	1,6
Wirtschaftlichkeit*	2,2
Betriebskosten*	1,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,3
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Neuanschaffung*	2,8
Fixkosten*	3,3

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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