



VW Passat CC 2.0 TDI DSG (DPF)

Viertüriges Coupé der Mittelklasse
(125 kW / 170 PS)

Einen neuen Weg geht VW im Mittelklasse-Segment und bietet den funktionalen Passat nun in einer sportlichen Coupé-Bauform an. Diese hinterlässt einen sehr eleganten Eindruck und erinnert an die Linie des Mercedes CLS, ist allerdings etwas kleiner. Der 2,0 Liter TDI-Motor sorgt in Verbindung mit dem DSG-Getriebe für gute Fahrleistungen, der Verbrauch hält sich dabei in Grenzen. Die gute Federung und bequemen Sitze sorgen für einen hohen Fahrkomfort. Moderne Assistenzsysteme wie ein selbst lenkender Spurhalteassistent sowie die automatische Abstandsregelung (nicht mit Schaltgetriebe) erhöhen den Komfort und die Sicherheit. Das sportliche Coupé mit vier Türen bietet vier Personen ausreichend Platz und zeigt sich durch den großen Kofferraum voll alltagstauglich. VW verlangt für die ausgefallene Variante des Passat üppige 35.000 Euro. Auch der Unterhalt ist aufgrund der hohen Ausgaben für Versicherung und Steuern teuer. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi **Konkurrenten:** Audi A5 (Zweitürer), Mercedes CLS (eine Klasse größer)

+ gute Verarbeitung, großer Kofferraum, einfache Bedienung, ausgewogene Federung, sehr bequeme Sitze, sichere Fahreigenschaften, gute aktive und passive Sicherheit

- eingeschränkte Rundumsicht, beschwerlicher Zustieg, sehr hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



Stand: März 2009
Text: D. Silvestro

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

Verarbeitung

Ein vollwertiges Ersatzrad ist nur gegen Aufpreis erhältlich. Die innovativen Conti-Seal-Reifen sorgen aber auch bei eingefahrenen Nägeln oder anderen spitzen Gegenständen für uneingeschränkte und anhaltende Mobilität ohne den Reifen zu wechseln. Zumindest verspricht das der Hersteller des Reifens.

+ Der Passat CC zeigt sich erstklassig verarbeitet. Die Karosserie mit den stilvollen, rahmenlosen Türen macht einen sehr eleganten und hochwertigen Eindruck. Auch das Interieur wirkt edel und hinterlässt einen guten Qualitätseindruck. In Chrom eingefasste Instrumente sowie die aufpreispflichtigen Leder-Sportsitze sorgen für einen noblen Touch. Der Unterboden ist im Bereich des Motors vollständig geschlossen und im weiteren Verlauf nach hinten glattflächig. So kann kein Schmutz eindringen, geringere Luftverwirbelungen reduzieren den Kraftstoffverbrauch. Die maximale Dachlast beträgt 100 kg.

- Stoßfänger und Karosseriefanken sind weitgehend ungeschützt gegen kleine Beschädigungen. Die schmalen Chromleisten können hier nur wenig Schutz bieten.

2,7

Sicht

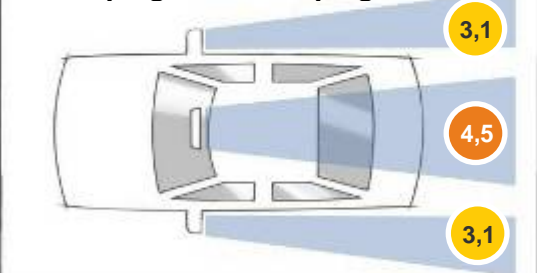
In der ADAC-Rundumsichtmessung kommen Sichtbehinderungen im Bereich aller Dachsäulen zum Vorschein. Weder vorne, noch hinten ist die Sichtbehinderung gering, auch die B-Säulen sind breit. So kommt es unter dem Strich zu einem eher mäßigen Ergebnis.

+ Positiv wirkt sich die steil abfallende Front auf die Sicht im vorderen Nahbereich aus, hier erhält der Passat CC eine sehr gute Note. Gegen Aufpreis sind Xenonscheinwerfer mit integriertem Kurven- und Abbiegelicht zu haben (inkl. Tagfahrlicht). Um das Einparken zu erleichtern, bietet VW im Passat CC gegen Aufpreis eine ganze Reihe von Assistenzsystemen an um beim Einparken zu unterstützen. Dazu zählen neben Parksensoren für vorne und hinten und einer Rückfahrkamera (welche gut geschützt unter dem VW-Emblem positioniert ist) auch einen Park-Lenk-Assistenten an. Der empfehlenswerte "Park Assist" sucht den rechten und linken Fahrbahnrand bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km/h ständig nach Parklücken ab. Wird die Park-Assist-Taste gedrückt und eine geeignete Lücke vom System erkannt, erscheint ein Hinweis im Multifunktionsdisplay. Legt der Fahrer nun den Rückwärtsgang ein, lenkt das Fahrzeug selbstständig in die Lücke. Der Fahrer muss nur Gas geben und bremsen. Die Außenspiegel sind beheizbar, gegen Aufpreis ist der fahrerseitige Außenspiegel automatisch abblendend lieferbar (Innenspiegel serie). Der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich.

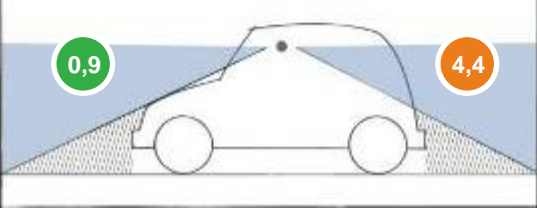
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die coupéartige Form des CC sorgt für eine eingeschränkte Übersichtlichkeit.

– Die lang gezogene Heckpartie ist unübersichtlich und lässt sich schwer abschätzen, so auch die Frontpartie. Da man ziemlich tief sitzt, ist der Überblick über das Verkehrsgeschehen eher mäßig.

3,6

Ein-/Ausstieg

+ Eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung ist Serie, gegen Aufpreis ist auch das im Testwagen vorhandene schlüssellose Zugangssystem "KESSY" zu haben. Die Follow-me-Home-Funktion beleuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug nach dem Abschliessen noch für einige Sekunden. Für einen etwas leichteren Einstieg sorgt das angenehm niedrige Schweller-Niveau.

– Ansonsten ist der Zustieg beschwerlich. Der Abstand der Außenkante des Einstiegs zum tief liegenden Sitz ist hoch, man muss sich weit ins Innere des Fahrzeugs bewegen. Zudem stört die flach verlaufende Dachlinie. Hier müssen die Köpfe eingezogen werden, das gilt für vorne und hinten, wo man zusätzlich Haltegriffe am Dach vermisst. Die besonders langen und spitz zulaufenden hinteren Türen kann man sich bei raschem und unachtsamem Öffnen leicht versehentlich in den Bauch rammen.

1,7

Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 470 l. Wird die Rücksitzlehne umgeklappt (Aufpreis), erhöht sich das Volumen des Laderaums auf stattliche 805 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Unter der Bodenmatte befindet sich ein weiterer sehr großer Stauraum in Form der Ersatzradmulde.



Mit 470 l Volumen lässt der Kofferraum kaum Wünsche offen. Lediglich die niedrige Ladeöffnung mag das Bild etwas trüben.

3,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe kann mit Hilfe des VW-Emblems oder auf Knopfdruck von innen bzw. mit der Fernbedienung leicht entriegelt werden, sie schwingt dann von allein auf. Schließen funktioniert mit der Griffmulde in Inneren der Klappe recht gut, allerdings muss man mit viel Schwung ziehen oder von außen nachdrücken. Das Format ist absolut rechteckig und daher sehr praktisch, allerdings erschwert die besondere Tiefe die Zugänglichkeit im vorderen Bereich.

– Die Ladeöffnung ist wie bei den meisten Stufenheck-Limousinen und Coupés recht flach. So können sperrige Gegenstände unter Umständen nicht eingeladen werden, auch wenn sie theoretisch im Laderaum Platz hätten. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen steigt der Boden nach vorne hin leicht an.

1,8

Kofferraum-Variabilität

+ Gegen Aufpreis lassen sich die Lehnen der Rücksitze asymmetrisch geteilt umklappen. So können auch besonders lange Gegenstände transportiert werden. Zusätzlich gibt es serienmäßig eine Durchladeluke. Der Klappmechanismus der Lehnen ist besonders einfach in der Handhabung. Seitlich und unter der Bodenplatte (wenn kein Ersatzrad geordert wurde) gibt es teils große, zusätzliche Staufächer für lose Gegenstände.

1,7

INNENRAUM

1,0

Bedienung

⊕ Die Bedienung des Passat CC ist in fast allen Punkten sehr einfach, die meisten Details sind vorbildlich gelöst. Lenkrad (längs- und höheneinstellbar) und Automatikwählhebel liegen sehr günstig, zum Starten des Motors muss nur ein Taster betätigt werden, der Schlüssel kann in der Hosentasche bleiben. Die "Auto-Hold"-Funktion erleichtert das Anfahren am Berg. Die Instrumente sind besonders klar gezeichnet und optimal ablesbar. Für fast alle wichtigen Funktionen gibt es eine Kontrollleuchte, auch für das eingeschaltete Abblendlicht. Scheibenwischer und Fahrlicht werden von einem Sensor automatisch gesteuert, der Innenspiegel blendet automatisch ab. Das neue DVD-Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich über den Touchscreen sehr einfach bedienen - das integrierte Soundsystem (Aufpreis) verfügt über eine Festplatte, auf der sich zahlreiche Titel speichern und komfortabel abspielen lassen. Auch die Bedienelemente der Klimaautomatik (Aufpreis) sind durchdacht aufgebaut und gut zu bedienen. Alle vier Fenster lassen sich elektrisch betätigen und verfügen über Auf- und Abwärtsautomatik. Das Angebot an sinnvollen Ablagen und Getränkehaltern ist sehr gut, vorne wie hinten. Leseleuchten gibt es für alle vier Insassen. Insgesamt ist die Ergonomie sehr gut, die Eingewöhnungszeit niedrig.

⊖ Die Kontrollleuchte der Nebelscheinwerfer ist im Bereich des Schalters untergebracht und schlecht zu erkennen. Die elektronische Parkbremse löst sich beim Anfahren nicht (immer) automatisch, außerdem kann sie bei Gefahr nicht vom Beifahrer bedient werden. Vorne muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe weit entfernt liegen. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß.



Bedienung und Verarbeitung liegen auf sehr hohem Niveau.

1,5

Raumangebot vorne*

⊕ Vorne finden Personen bis 2,0 m Größe spielend Platz. Der Beifahrer kann sich den Sitz ganz besonders weit zurück fahren (wenn hinten rechts niemand sitzt). So kann er bis zu einer Körpergröße von etwa 1,80 m mit ausgestreckten Beinen reisen.

3,6

Raumangebot hinten*

Hinten ist der Passat CC nicht besonders geräumig. Zum einen gibt es nur zwei Sitzplätze, dazwischen befindet sich ein Ablagesystem. Zum anderen ist das Dach sehr flach, Personen ab 1,80 m Größe stoßen mit dem Kopf am Himmel an. Die Innenbreite ist auch nur mäßig, allerdings für zwei Personen mehr als ausreichend.

1,6 KOMFORT

1,9 Federung

Testwagen mit optionaler adaptiver Fahrwerksregelung DCC.

⊕ Die Federung des Passat CC ist sehr ausgewogen abgestimmt. Fährt man im Comfort-Modus, so ist der Fahrkomfort hoch, Unebenheiten unterschiedlicher Art werden souverän abgefedert, die Insassen reisen bequem, fast ohne Relativbewegungen. Im Sportmodus ist das Fahrwerk spürbar härter, Stöße dringen dann sehr deutlich zu den Insassen vor. Dafür verbessert sich dann entsprechend die Straßenlage, Wanken und Seitenneigung treten fast nicht mehr auf. Im "Normal"-Betrieb findet man einen guten Kompromiss aus den beiden Einstellungen vor.

1,3 Sitze

Testwagen mit optionalen Sportsitzen.

⊕ Die Sitze sind vorne und hinten sehr angenehm straff gepolstert und körpergerecht geformt. Sie bieten gute Rückenunterstützung und vorne sehr guten, hinten auch noch guten Seitenhalt. Die Sitzflächen sind angenehm lang, man hat eine gute Oberschenkelaufgabe. Die beiden Vordersitze sind 12-fach elektrisch einstellbar und lassen sich so den meisten Bedürfnissen optimal anpassen. Eine in Intensität und Höhe variable Lordosenstütze ermöglicht sehr gute Rückenunterstützung. Der Fahrer kann sein linkes Bein gut abstützen und hat eine sehr gute Sitzposition.

⊖ Hinten ist der Abstand der Sitzfläche zum Boden etwas zu gering, so dass große Insassen eine weniger optimale Sitzposition mit angewinkelten Beinen vorfinden.

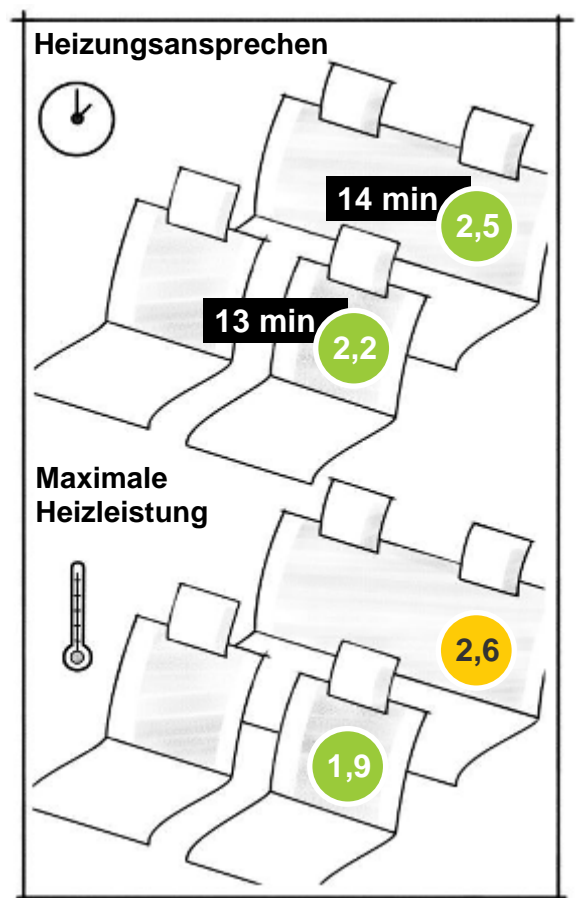
2,0 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch ist bis 130 km/h angenehm niedrig und wird auch bei höherem Tempo nicht als unangenehm empfunden. Weder Motor- noch Windgeräusche dringen ausgeprägt bis zu den Insassen durch.

1,5 Klimatisierung

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

Vorne ist die Heizung kräftig und kann in angenehm niedriger Zeit für ein komfortables Klima sorgen wenn es draußen kalt ist. Hinten vergeht etwas mehr Zeit, hier ist die Heizwirkung nur durchschnittlich.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

⊕ Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis bekommt man eine sehr gut einstellbare Zweizonen-Klimaautomatik, mit der sich Fahrer und Beifahrer die Temperatur separat einstellen können. Die Climatronic beinhaltet dann auch eine automatische Umluftfunktion mit Luftgütesensor. Serienmäßig ist ein Pollen- und Staubfilter mit Aktivkohleeinsatz verbaut. Die Vordersitze sind beheizbar (Bestandteil des Leder-Pakets), das Winterpaket beinhaltet auch für die hinten sitzenden eine Sitzheizung. Optional gibt es eine aktive Klimatisierung. Ebenfalls ist gegen Aufpreis ein großes Panorama-Glas-Ausstelldach zu haben.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Der 170 PS starke 2,0 Liter Dieselmotor mit moderner Common-Rail-Einspritztechnik sorgt in Verbindung mit dem blitzschnell schaltenden DSG für gute Beschleunigungswerte.

2,2 Laufkultur

⊕ Beim Kaltstart ist leichtes Nageln spürbar, insgesamt ist die Laufkultur des Dieselmotors dank moderner Common-Rail-Technik gut, geringe Brummfrequenzen sind nur bei niedrigen Drehzahlen vorhanden.

1,3 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) wechselt seine Gänge spontan, schnell und weitgehend ruckfrei. Inzwischen ist das DSG sehr gut abgestimmt und erreicht annähernd den Komfort einer guten Getriebeautomatik mit Drehmomentwandler. Zu Schaltrucken kommt es kaum noch, auch Schaltsprünge über mehrere Gänge erfolgen zügig. Eine Kriechfunktion vom Stand weg, bevor der Fahrer aufs Gas geht, erlaubt vorsichtiges Rangieren und vermittelt das übliche Verhalten eines Standard-Automatikgetriebes.

1,3 Getriebeabstufung

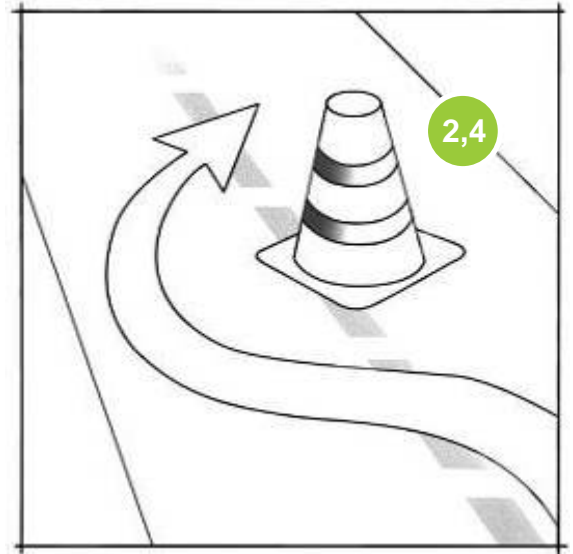
⊕ Die sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entfalten, bei hohen Geschwindigkeiten verfügt er aber dennoch über Drehzahlreserven. Leider ist der Sprung zwischen fünften und sechsten Gang arg klein geraten - sonst könnte das Drehzahlniveau auf der Autobahn noch niedriger sein, der drehmomentstarke Motor käme damit trotzdem gut zurecht. Ansonsten passen die Ganganschlüsse einwandfrei.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Serienmäßige Ausstattung mit Conti-Seal-Reifen: Ein spezielles Dichtmittel im Reifeninneren verschließt Löcher bis 5 mm Durchmesser, so dass man trotz eines eingefahrenen Gegenstandes weiterfahren kann und den Reifen nicht erneuern muss. Erfahrungen zu diesem System liegen uns bislang nicht vor.

⊕ Der Wagen zeigt eine sehr gute Richtungsstabilität, auch bei kritischen Manövern und hohem Tempo. Das serienmäßige ESP fängt den Passat im Rahmen der physikalischen Grenzen in praktisch jeder Situation ein und verhindert schwere Unfälle. Die Traktionskontrolle verhindert durchdrehende Antriebsräder. Auf nasser oder rutschiger Fahrbahn kann diese jedoch an ihre Grenzen stoßen. Beim ADAC-Ausweichtest schiebt der Passat CC zunächst leicht über die Vorderräder. Beim Gegenlenken bricht dann das Heck leicht aus. Durch effektive, wenn auch etwas verspätete ESP-Eingriffe wird das Heck stabilisiert, Schleudern wird verhindert. Die Lenkung ist sehr leichtgängig und wirkt dadurch etwas gefühllos.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,0 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist neutral bis leicht untersteuernd und so auch für weniger geübte Fahrer gutmütig und sicher. Lastwechselreaktionen in Kurven treten kaum auf. Überschätzt sich der Fahrer, kann ESP helfen, durch schnelles Eingreifen Unfälle zu vermeiden.

2,4

Lenkung*

Der Wendekreis ist mit 11,5 m für die Klasse durchschnittlich.

⊕ Die Lenkung spricht recht spontan an, ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer genügend Fahrbahnkontakt. Die Übersetzung passt perfekt zum Passat und durch die Leichtgängigkeit ist der Wagen trotz relativ üppiger Karosserieabmessungen recht handlich.

2,1

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung steht der Wagen bereits nach 37 m (Mittelwert von zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen der Sondergröße 235/40R18). Die Bremse spricht sehr gut an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent stellt in Gefahrensituationen den vollen Bremsdruck zur Verfügung, auch wenn der Fahrer nicht voll aufs Pedal steigt.

1,8

SICHERHEIT

1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Ein neuartiger, selbst lenkender Spurhalteassistent "lane assist" erkennt mit Hilfe einer Videokamera im Bereich des Innenspiegels die Fahrbahnmarkierungen (Voraussetzung für die Funktion des Systems). Nähert sich das Fahrzeug diesen bzw. droht sie zu überfahren, wird durch einen leichten Lenkeingriff ein Verlassen der Spur verhindert. Dieser Eingriff kann vom Fahrer problemlos übersteuert werden. Beim Betätigen des Blinkers ist das System inaktiv. Im Vergleich zu Systemen, die nur haptisch warnen (z.B. vibrierendes Lenkrad) erfolgt hier eine unmittelbare Abwendung der Gefahr. Im Gegenzug ist dieses System auf optimale Fahrbahnmarkierungen angewiesen und daher öfter inaktiv.

⊕ Der Passat CC besitzt serienmäßig ESP und einen elektronischen Bremsassistent. Damit erfüllt er bereits die Mindestanforderung an die aktive Sicherheit. Darüber hinaus sind optional Xenonscheinwerfer erhältlich, die in Kombination mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht für eine sehr gute Ausleuchtung der Fahrbahn und somit mehr Sicherheit bei Nacht sorgen. Für die Modelle mit Automatik- bzw. DSG-Getriebe ist die radargestützte automatische Abstandsregelung ACC erhältlich, die für mehr Komfort und Sicherheit im Längsverkehr sorgt. Serienmäßig sind selbstabdichtende Conti-Seal Reifen und ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem verbaut, welches über die Raddrehzahlsensoren einen eventuellen Druckverlust erkennt. Gegen Aufpreis ist aber auch ein früher und zuverlässiger reagierendes direkt messendes System erhältlich, welches durch Sensoren im Reifen permanent den Druck überwacht. Bei einer Notbremsung schalten sich automatisch die Warnblinkanlage ein. In den geöffneten Vordertüren befinden sich Warnleuchten, hinten Rückstrahler.

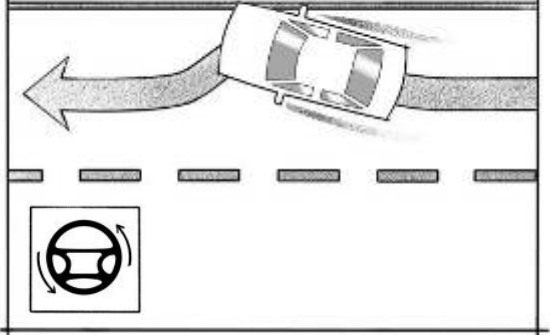
⊖ Die elektronische Parkbremse kann im Notfall nicht vom Beifahrer bedient werden, da sich der Knopf links vom Lenkrad befindet.

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

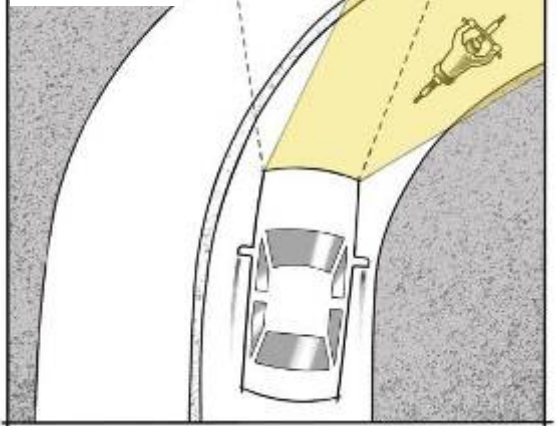
Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis 1,60 m Größe. Der Abstand zum Kopf ist relativ hoch, daher ist das Schleudertrauma-Schutzpotenzial bei einem Heckaufprall für die Mitfahrer im Fond nur mäßig. Nur für die beiden vorderen Insassen sind Anschnallerinnerer vorhanden.

Spurhalteassistent



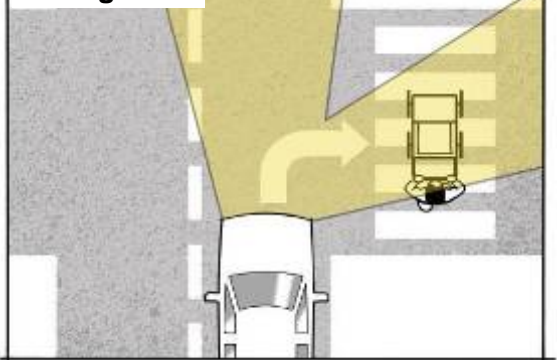
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

⊕ Der Passat CC ist mit Front- Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis sind auch Seitenairbags für die hinteren Passagiere lieferbar. Insgesamt liegt der Wagen auf dem Gebiet der passiven Sicherheit damit auf hohem Niveau, ein fünf-Sterne Kandidat beim Crashtest nach EuroNCAP (Test bisher nicht durchgeführt). Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Höhe von 1,95 m; durch den besonders geringen Abstand zum Kopf sind sie sehr effektiv bei einem Heckaufprall, auch wenn diese Tatsache im normalen Fahrbetrieb bisweilen als etwas störend empfunden werden kann. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

1,3

Kindersicherheit

⊕ Für Kindersitze ist der Passat sehr gut geeignet, auch das neue Coupé. Da es sich um einen Viersitzer handelt, können hinten zwar nur zwei Kinder befördert werden, diese jedoch besonders sicher und komfortabel. Dafür sorgen u.a. Isofix-Befestigungspunkte sowie Top-Tether-Ankerhaken für besondere Stabilität. Die Gurtschlösser sind fest installiert, dadurch ist das Einsetzen herkömmlicher Sitze besonders einfach. Lange Gurte ermöglichen die Benutzung von Sitzen mit besonders hohem Gurtbedarf. Der Beifahrerairbag kann mit dem Zündschlüssel (Schloss im Handschuhfach) deaktiviert werden. Dann können auch auf dem Beifahrersitz rückwärtsgerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fenster besitzen einen Einklemmschutz, welcher früh und zuverlässig funktioniert.

3,0

Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Für das Coupé liegt kein EuroNCAP-Ergebnis vor; die Limousine erhielt zwei von vier möglichen Sternen.

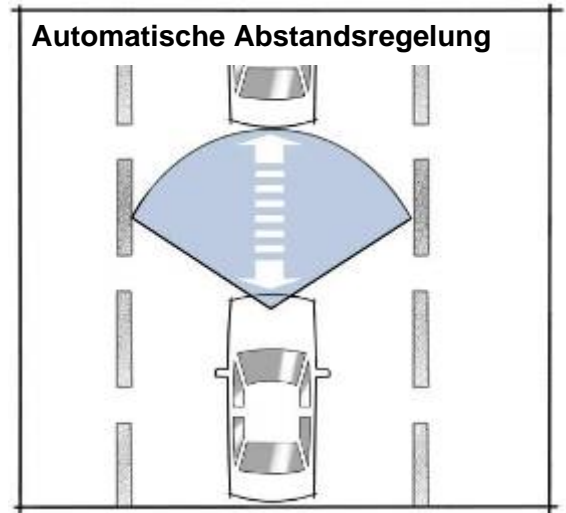
2,3

UMWELT/ECOTEST

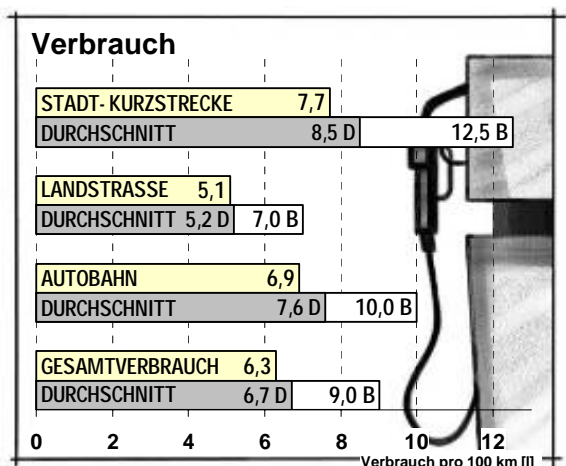
2,8

Verbrauch/CO2*

Der Kraftstoffverbrauch des 170 PS starken Passat CC mit dem 2,0 Liter TDI-Motor liegt auf moderatem Niveau. Innerorts verbraucht der Wagen 7,7 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 6,9 Liter Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnet sich ein Verbrauch von 6,3 l/100 km. Dadurch erhält das Fahrzeug im EcoTest 32 Punkte im Kapitel CO2.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



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

1,8

Schadstoffe

⊕ Der niedrige Schadstoffausstoß dank Partikelfilter (42 Punkte im EcoTest) sorgt für eine gute Benotung. Dadurch erhält der VW Passat CC 2,0 TDI DSG vier Sterne beim ADAC-EcoTest (Gesamtpunkte: 74).

3,5

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9

Betriebskosten*

⊕ Dank des akzeptablen Kraftstoffverbrauchs und des günstigen Diesel-Kraftstoffs erhält der Passat CC eine gute Note bei den Betriebskosten.

3,4

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Bei 150.000 km muss der Zahnriemen gewechselt werden. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise und hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

3,3

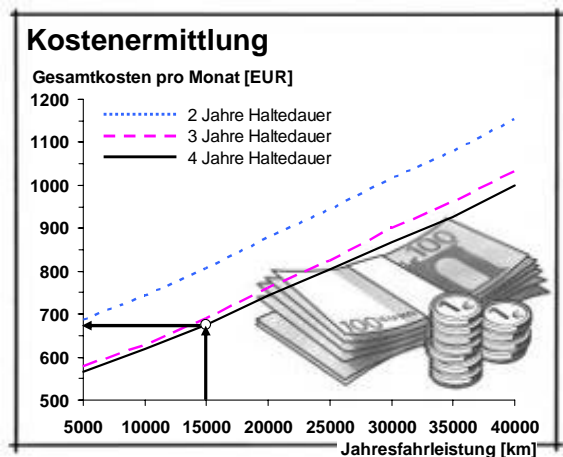
Wertstabilität*

⊕ Das schicke viersitzige Coupe lässt dank des sparsamen und umweltfreundlichen Diesel-Motors einen guten Restwertverlauf erwarten.

4,1

Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit knapp 35.000 Euro kann der Passat CC (inkl. DSG) nicht gerade als Schnäppchen bezeichnet werden. Als Gegenwert erhält man aber ein gut ausgestattetes und komfortables Reisefahrzeug.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 676 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,9

Fixkosten*

– Hohe Steuern für den Dieselmotor und durchweg sehr ungünstige Einstufungen in den Versicherungsklassen lassen die Fixkosten in die Höhe schnellen.

3,5

Monatliche Gesamtkosten*

Die absolut betrachteten monatlichen Gesamtkosten sind noch durchschnittlich.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TSI	2.0 TSI	3.6 V6	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	6/3597	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	118(160)	147(200)	220(300)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1500	280/1700	350/2400	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	8,6	7,6	5,6	9,8	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	237	250	213	227
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 S	8,5 S	10,2 S	6,0 D	6,1 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/23	18/22/23	18/25/25	18/22/25	21/24/25
Steuer pro Jahr [Euro]	152	172	316	242	242
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	651	707	928	608	645
Preis [Euro]	30300	32975	40800	30775	32775

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

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

DATEN UND MESSWERTE


4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF235/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	235/40R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/5,1/6,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km/ 169g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4799/1855/1417 mm
Leergewicht/Zuladung	1565 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470 l/805 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1110 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	396 Euro
Monatliche Gesamtkosten	676 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/24/25
Grundpreis	34.825 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



VW Passat CC 2.0 TDI DSG (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (nur mit DSG)	1150 Euro°
Automatikgetriebe (DSG)	2050 Euro°
Berganfahrhilfe (mit DSG sonst 53 Euro)	Serie
Bremsassistent	Serie
Dämpferkontrolle, elektronisch (adaptives Fahrwerk DCC)	1025 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	520 Euro°
Reifendruckkontrolle	165 Euro°
Runflat-Reifen (Conti-Seal)	Serie
Spurassistent (lane assist)	515 Euro°
Tempomat	205 Euro°
Xenonlicht(Kurven-/Abbiegelicht)	1320 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/335 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar (nicht mit lane assist)	180 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry(KESSY)	430 Euro°
Klimaanlage/-automatik	Serie/435 Euro°
Navigationssystem	ab 1310°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (Lehne asymm. geteilt)	195 Euro°
Sitzbezüge, Leder(inkl. Sitzheizung)	ab 1540°
Sitzlüftung(akt. Klimatisierung)	280 Euro
Skisack/Durchladeluke	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	160 Euro°
Leichtmetallfelgen	Serie
Nebelscheinwerfer	155 Euro°
Panorama-Glasdach (el. ausstellbar)	1025 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	1,9
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,9
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	3,6	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	1,7	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2	Sicherheit	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Innenraum	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,0	Kindersicherheit	1,3
Raumangebot vorne*	1,5	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	3,6	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,8
Komfort	1,6	Schadstoffe	1,8
Federung	1,9		
Sitze	1,3	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,5
Innengeräusch	2,0	Betriebskosten*	1,9
Klimatisierung	1,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,4
Motor/Antrieb	1,5	Wertstabilität*	3,3
Fahrleistungen*	1,6	Kosten für Anschaffung*	4,1
Laufkultur	2,2	Fixkosten*	4,9
Schaltung	1,3	Monatliche Gesamtkosten*	3,5
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest