



Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.

VW Passat Variant 2.0 TDI Comfortline DSG (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Der vor allem als Firmenfahrzeug sehr beliebte VW Passat Variant 2,0 TDI mit DSG gefällt durch seine sehr gute Verarbeitung und großzügigen Platzverhältnisse. Der Kofferraum fällt üppig aus und lässt sich sehr gut nutzen. Die einfache Bedienung und eine Vielzahl an komforterhöhenden Extras sorgen für eine hohe Langstreckentauglichkeit. Das aufpreispflichtige adaptive Fahrwerk zeigt sich komfortbetont, auf Knopfdruck lässt es sich aber auch auf sportlich trimmen. Der Verbrauch hält sich auch bei flotter Fahrweise in Grenzen. Die Sicherheit kann durch Extras wie das Abstandsregelsystem ACC mit Kollisionswarner oder Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht erhöht werden. Insgesamt ein grundsolides, geräumiges und komfortables Langstreckenfahrzeug mit wenig Schwächen. Der Preis bewegt sich mit knapp 32.000 Euro im akzeptablen Bereich. **Karosserievarianten:** Limousine, viertüriges Coupe **Konkurrenten:** Audi A4 2,0 TDI, BMW 318d, Ford Mondeo 2,0 TDCI, Mazda 6 2,2 CD, Mercedes C 200 CDI, Opel Insignia 2,0 CDTI, Toyota Avensis 2,2 DCAT

+ sehr gute Verarbeitung, sehr großer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, funktionelle Bedienung, bequeme, körpergerechte Sitze, komfortable Federung (mit adaptivem Fahrwerk), sichere Straßenlage, großes Servicenetz

- Rücksitz zu tief, recht schwache Heizung



ADAC-URTEIL



2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des Passat hinterlässt einen sehr guten Eindruck, Türen und Hauben sind exakt eingepasst und fallen satt ins Schloss. Die Spaltbreiten verlaufen gering und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck fort. Hochwertige Kunststoffe und sauber verarbeitete Ledersitze sorgen in Verbindung mit Holzapplikationen und in Chrom eingefasste Instrumente für einen gehobenen Gesamteindruck. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung fällt mit knapp 600 kg hoch aus. Die zulässige Anhängelast (gebremst, 12% Steigung) beträgt für einen Kombi ordentliche 1800 kg.

⊖ Das serienmäßig verbaute Reifenreparaturset kann sich schon bei kleinen Beschädigungen als unbrauchbar erweisen. Ein vollwertiges Reserverad oder Runflat-Bereifung ist aber gegen Aufpreis erhältlich. Dünne verchromte Seitenleisten können kaum vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren schützen.

2,7

Sicht

Vorn ist die Karosserie durch die abfallende Front übersichtlich, zur Seite aber weniger, wegen der breiten B-Säulen. Beim Blick nach hinten (auch im Rückspiegel) stören die rückwärtigen Kopfstützen, weil sie nicht wegklappbar sind.

⊕ Der linke Außen- und der Innenspiegel blenden gegen Aufpreis automatisch ab, beide Außenspiegel sind beheizbar. Der linke besitzt einen asphärischen Bereich. Die im Testwagen verbauten Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sorgen für eine optimale Ausleuchtung. Gegen Aufpreis ist auch ein Tagfahrlicht erhältlich.

⊖ Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (Aufpreis) erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe.

3,1

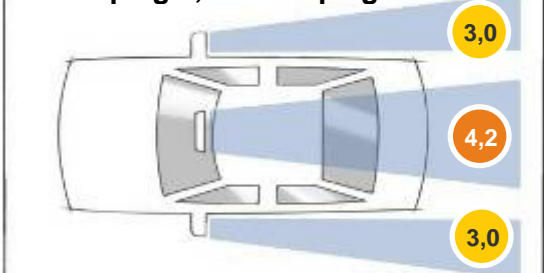
Ein-/Ausstieg

Obwohl der Passat Variant sehr groß ist, ist das Ein- und Aussteigen nicht besonders bequem. Insbesondere, da die Türschweller die es zu überwinden gilt, ziemlich voluminös sind. Der Abstand zwischen Sitzfläche und Oberkante Türöffnung fällt recht gering aus, dadurch müssen speziell große Fahrer den Kopf beim Einsteigen einziehen. Auch hinten stört der breite Schweller beim Einsteigen.

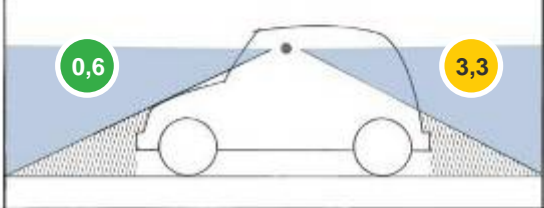
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Beim Blick nach hinten stören die nicht versenkbaren Fond-Kopfstützen.

⊕ 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 eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Auch eine Vorfeldbeleuchtung im Außenspiegel und beleuchtete Türgriffe sind in der Aufpreisliste zu finden. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle Außensitzenden vorhanden.

⊖ Sperrt man das Fahrzeug bei einer geöffneten Tür mit der Fernbedienung zu, ist nach dem Schließen der geöffneten Tür das Fahrzeug komplett verriegelt. Liegt dann der Schlüssel noch im Innenraum, kommt man nicht mehr ins Fahrzeuginnere. Mit der Fernbedienung verriegelte Türen lassen sich vom Innenraum aus mit dem Öffner oder Schalter nicht mehr aufsperrern.

1,2 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 480 Liter. Bei geklappten Rücksitzlehnen sind es sogar 840 l (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Sperrige Gegenstände lassen sich Dank der zweckmäßigen Form gut unterbringen.



1,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Auch das Einladen des Gepäcks gestaltet sich durch die große Öffnung und den niedrigen Boden einfach. Das Format ist zweckmäßig.

Der Passat Variant lässt mit einem Kofferraum von 480 l Volumen kaum Wünsche offen, muss sich aber Konkurrenten, wie dem Ford Mondeo Turnier mit 530 l Volumen, geschlagen geben.

1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vorklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Eine Durchladeluke ist immer vorhanden, einen Skisack dazu gibt es gegen Aufpreis. Seitlich befinden sich Ablagen, eine Netztrennwand und Befestigungssysteme sind gegen Aufpreis erhältlich.

2,0

INNENRAUM

1,8

Bedienung

+ Der 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 zum Teil der Fahrersitz. Selbsttätig einsetzende Wischer und automatisch einschaltendes Fahrlicht sind ebenfalls als Extras zu haben. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad lässt sich gut anpassen, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Das optionale Navigationssystem mit Touchscreen ist weitgehend intuitiv einstellbar und hat ein großes Display. Das Soundsystem "RNS 510 DYNAUDIO Sound" sorgt für einen klaren und kräftigen Lautsprecherklang. Für die meisten 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, der extra kostet. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nach dem Ausschalten der Zündung nur noch so lange, bis eine Türe geöffnet wurde.

- Gegen Aufpreis gibt es das schlüssellose Zugangssystem "Kessy", das auch Nachteile hat: Das Auto fährt auch noch, wenn sich die Fernbedienung nicht mehr im Innenraum befindet, wenn zum Beispiel der Beifahrer die Fernbedienung bei sich trägt und das Auto vorzeitig verlassen hat. Anschließend kann der Fahrer noch viele Kilometer weiterfahren, später den Motor aber nicht wieder neu starten. Zum Schließen der Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer bei voll geöffneten Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht, das ist besonders ungünstig, wenn die Lichtautomatik eingeschaltet ist und der Fahrer nicht weiß, ob das Licht nun wirklich an ist. Nachts lassen sich die blau beleuchteten Instrumente schlecht ablesen. Die Klimaanlage-Einsteller sind zu weit unten angebracht.



Wie von Volkswagen gewohnt sind die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität einwandfrei.

1,9

Raumangebot vorne*

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

2,6

Raumangebot hinten*

+ 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).

- Obwohl die Innenbreite groß ist, sitzt man hinten zu dritt beengt.

2,0

KOMFORT

1,6

Federung

Testfahrzeug mit optionaler adaptiver Fahrwerkregelung DCC.

⊕ Das Fahrwerk bietet drei Programme zur Einstellung der Dämpfercharakteristik: Sport, Normal und Comfort. Zusätzlich passt sich die Fahrwerks- und Lenkungscharakteristik der aktuellen Fahrbahnbeschaffenheit an. Im Normal-Modus sorgt das für eine ausgewogene, tendenziell straffe Auslegung, wodurch lange Bodenwellen optimal abgefedert werden. Kurze Bodenwellen oder grobe Einzelhindernisse werden zufriedenstellend abgefedert. Während im Sport-Modus das Fahrwerk straff anspricht und Wank- sowie Seitenneigung kaum noch vorhanden sind, zeigen sich im Comfort-Modus wahre Luxusqualitäten. Der Passat lässt dann kaum noch Stöße bis in den Innenraum durchdringen. Die Folge davon ist allerdings, dass gerade bei langen Bodenwellen auf der Autobahn ein leichtes Nachschwingen vorhanden ist. Auch bei beladenem Fahrzeug ändert sich die Dämpfercharakteristik kaum.

1,7

Sitze

⊕ Die großen, höhenstellbaren Vordersitze sind komfortabel gepolstert und bieten guten Halt. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Lordosenstütze für beide Vordersitze, für horizontale und vertikale Einstellung. Dann ist die Rückenunterstützung perfekt. Die Rückbank hat Ausformungen für zwei Personen, die Schräge der Lehne ist angenehm.

⊖ Hinten ragen die Knie steil nach oben, ohne Unterstützung der Oberschenkel, weil man zu tief sitzt, bzw. der Fußboden zu hoch ist.

2,3

Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche niedrig, einzig Windgeräusche nehmen dann etwas zu. Der Motor ist im Innenraum kaum zu hören.

2,8

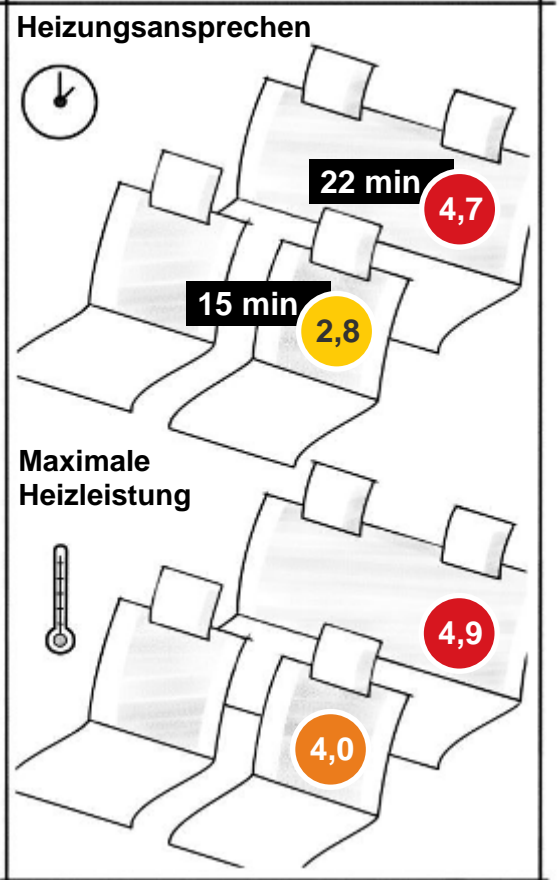
Klimatisierung

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

Das Heizansprechen und die Heizwirkung vorne sind befriedigend, hinten dagegen dauert es zu lange, bis angenehme Temperaturen erreicht werden.

⊕ Die Klimaanlage arbeitet feinfühlig und situationsangepasst. Bei der optional erhältlichen Klimaautomatik lässt sich die Temperatur fahrer- und beifahrerseitig unabhängig einstellen. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum.

⊖ Die rückwärtigen Seitenfenster lassen sich nicht öffnen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,9

MOTOR/ANTRIEB

2,6

Fahrleistungen*

Der VW Passat Variant 2,0 TDI mit Doppelkupplungsgetriebe sorgt für recht gute Fahrleistungen.

2,2

Laufkultur

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

1,4

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.

2,0

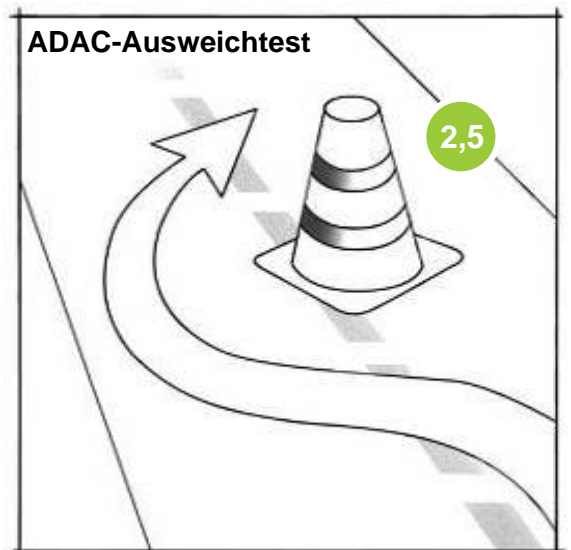
FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist sehr gut, das Fahrgefühl sicher. Das ESP+ Stabilitätssystem greift auch bei pendelndem Anhänger ein. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtskommen, wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC-Ausweichtest neigt der Passat beim ersten Einlenken zum Untersteuern, was sich allerdings beim Gegenlenken in Übersteuern wandelt. Das leicht ausbrechende Heck wird aber durch effektive ESP-Eingriffe eingebremst.

ADAC-Ausweichtest



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.

1,4 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven verhält sich der Wagen leicht untersteuernd, für Ungeübte sicher - die möglichen Querbeschleunigungen sind sehr hoch. Wird eine Kurve doch einmal zu schnell angefahren, unterstützt das ESP den Fahrer, durch angepasstes Abbremsen und automatisches Gaswegnehmen nicht von der Fahrbahn abzukommen.

2,1 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, selbst wenn das Tempo hoch liegt. Sie ist zielgenau und vermittelt genügend Gefühl zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit macht das Auto handlich, wobei der Wendekreis durchschnittlich groß ist.

2,4 Bremse

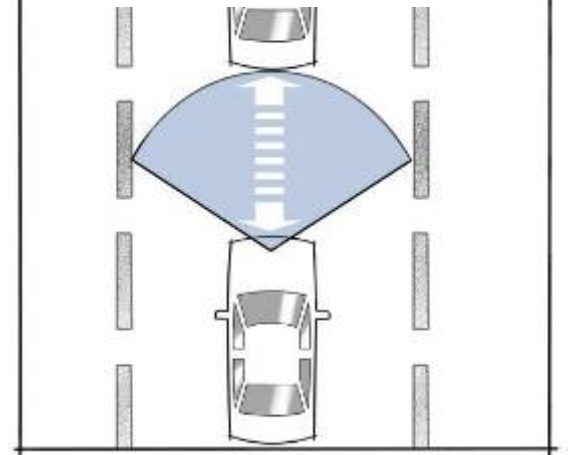
⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 38 m Weg erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.

1,9 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

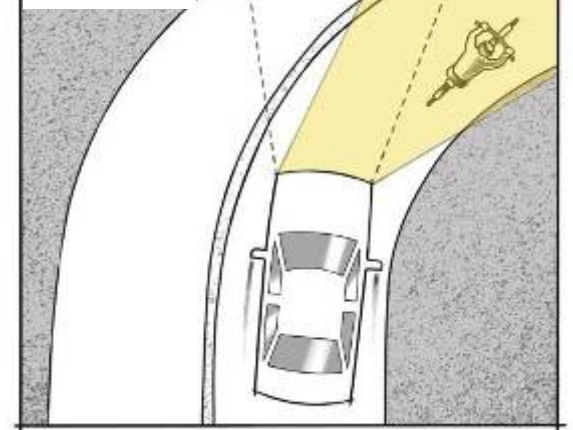
⊕ Der Passat Variant ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei ESP-Eingriffen wird durch einen leichten Lenkimpuls dem Fahrer eine Lenkempfehlung gegeben, um das Fahrzeug besser zu stabilisieren. Gegen Aufpreis ist ein Abstandsregelsystem inkl. Kollisionswarner lieferbar. Run-Flat-Reifen sind optional erhältlich. Eine indirekt messende Reifendruckkontrolle ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis ist aber auch ein genaueres direkt messendes System erhältlich. Die optionalen Xenonscheinwerfer beinhalten auch Kurvenlicht, wodurch der Kurvenverlauf besser ausgeleuchtet wird. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen.

Automatische Abstandsregelung



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.

Kurvenlicht



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

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der VW Passat bietet dank sehr steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Mit insgesamt 34 Punkten (Frontalcrash: 14; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) erreicht er 5 Sterne. Die Kopfstützen der Vordersitze sind selbst für ca. 1,85 m große Personen noch hoch genug, durch den geringen Abstand zu den Köpfen können sie optimal wirken. Hinten sind sie niedriger, bieten aber noch genügend Schutz, weil das Dach mit Abstützfunktion übernehmen kann. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

1,3 Kindersicherheit

⊕ Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein ein- und dreijähriges Kind durchgeführt: „VW (Römer) Baby Safe Plus Isofix“ und „VW (Römer) Duo Plus Isofix“ mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, lediglich die Brustbelastungen beim größeren Kind lagen beim Frontalcrash etwas höher. Insgesamt gute 41 von max. 49 Punkten. Bis zu drei Kindersitze lassen sich problemlos befestigen, mit den vorhandenen Gurten oder auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen auch per Isofix. Für diese Plätze sind integrierte Sitzerhöhungen 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 einen früh wirkenden Einklemmschutz.

⊖ Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher. Isofix-Systeme sind nur mit Einsteckhilfen montierbar.

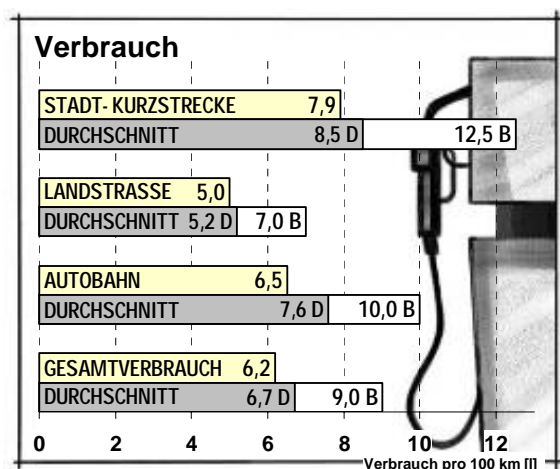
3,2 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist im Bereich der vorderen Stoßfänger akzeptabel. Die Motorhaube ist dort, wo Kinder mit ihrem Kopf aufprallen können, noch innerhalb der Grenzwerte. Der Kopfaufprallbereich für Erwachsene ist aber nicht so nachgiebig gestaltet, außerdem gibt es noch Defizite an der harten Vorderkante der Motorhaube. Es werden nur 17 von max. 36 Punkten erreicht.

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂*

Die 140 PS Diesel-Variante des VW Passat Variant verbraucht im Schnitt 6,2 l Diesel auf 100 km und erreicht damit 33 von 50 Punkte beim ADAC-EcoTest. Der CO₂-Ausstoß beträgt 164 g/km. Der Verbrauch zeigt sich nur in der Stadt leicht erhöht (7,9 l auf 100 km). Außerorts und auf der Autobahn fällt er dagegen mit 5,0 bzw. 6,6 l auf 100 km recht gering aus.



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

2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Die gesundheitsgefährdenden Rußpartikel, die der Dieselmotor produziert, werden von einem Filter zurückgehalten (40 von 50 Punkte). Mit 73 Punkten erreicht der VW Passat Variant 2,0 TDI mit DSG-Getriebe beim ADAC-EcoTest klar 4 Sterne.

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten fallen dank des akzeptablen Verbrauchs und den niedrigen Dieselmotoren-Preisen gering aus.

1,4 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.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

3,6 Wertstabilität*

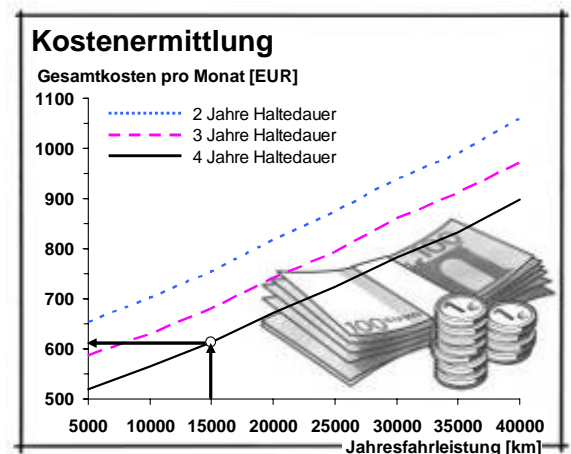
Der Restwertverlauf des VW Passat Variant mit 2,0 TDI-Motor bewegt sich im durchschnittlichen Bereich.

3,6 Kosten für Anschaffung*

Auch die Kosten für die Neuanschaffung sind mit knapp 32.000 Euro durchschnittlich.

3,0 Fixkosten*

Bei den Fixkosten sorgen die etwas höheren Steuern für den Diesel-Motor und die nicht gerade günstigen Versicherungsklassen für ein befriedigendes Ergebnis.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 613 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den monatlichen Gesamtkosten kann der Passat Variant aufgrund der geringen Fixkosten ein befriedigendes Ergebnis einfahren.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.4 TSI	2.0 FSI	1.8 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI	Blue Motion	2.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1390	4/1984	4/1798	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	75(102)	90(122)	110(150)	118(160)	147(200)	81(110)	81(110)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	148/3800	210/1500	200/3500	250/1500	280/1800	250/1500	250/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	12,8	10,8	10,2	8,8	7,7	12,0	11,9	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	200	206	217	232	190	196	220
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,3 S	7,1 S	9,3 S	8,2 S	8,5 S	5,9 D	5,4 D	6,2 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/19	14/18/19	14/18/20	14/18/20	18/19/24	17/19/20	17/19/20	17/20/26
Steuer pro Jahr [Euro]	164	106	224	168	176	242	208	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	572	558	671	615	675	546	537	596
Preis [Euro]	24450	26000	30175	28550	31550	27350	27900	30250

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

ELEKTRONISCHDATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/ 5,0/ 6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km/ 164g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4774/1820/1517 mm
Leergewicht/Zuladung	1605 kg/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/840 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1125 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	840 Euro
Automatikgetriebe (DSG)	2.050 Euro°
Dämpferkontrolle, elektronisch (DCC)	1.025 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR+BAS)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	530 Euro°
Parkenassistent	765 Euro
Reifendruckkontrolle	225 Euro
Runflat-Reifen	620 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.270 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/335 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	430 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	435 Euro°
Navigationssystem(ab)	1.310 Euro°
Sitzbezüge, Leder	2.145 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (Winterpaket)	285 Euro°
Skisack/Durchladelupe	131 Euro

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (nur Fahrerseite)	280 Euro
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro°
Schiebe-Hubdach	920 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	375 Euro
Monatliche Gesamtkosten	613 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/23
Grundpreis	32.200 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	2,1
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	1,4
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	1,2	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	1,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Innenraum	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	1,3
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	2,6	Umwelt/EcoTest	2,4
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,7
Komfort	2,0	Schadstoffe	2,0
Federung	1,6		
Sitze	1,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,7
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	1,7
Klimatisierung	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,4
Motor/Antrieb	1,9	Wertstabilität*	3,6
Fahrleistungen*	2,6	Kosten für Anschaffung*	3,6
Laufkultur	2,2	Fixkosten*	3,0
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	2,8
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen