



VW Passat Variant 2.0 TDI Comfortline (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(125 kW / 170 PS)

Er ist ein beliebtes Dienstfahrzeug, aber auch für Familien sehr gut geeignet - der Passat Variant. Für den Express-Betrieb wird der 2,0-l-TDI auch mit 170 PS angeboten. Der Common-Rail-Diesel arbeitet kultiviert und kräftig, hält sich beim Verbrauch aber zurück. Optional ist auch das sehr gute Doppelkupplungsgetriebe (DSG) lieferbar. Das Fahrwerk ist komfortabel und sicher ausgelegt, in der Optionsliste findet sich eine adaptive Dämpferkontrolle - sie bietet von sportlich straff bis wankend komfortabel das volle Programm. Im Innenraum geht es auf allen Plätzen und im Kofferraum sehr geräumig zu. Die Verarbeitung gibt keinen Anlass zur Kritik. Die einfache Bedienung und die vielen Komfort-Extras sorgen für eine hohe Langstreckentauglichkeit. Die Sicherheit kann durch Extras wie das Abstandsregelsystem ACC mit Kollisionswarner erhöht werden. Insgesamt ein solider, geräumiger und komfortabler Kombi mit vielen Stärken und fast ohne Schwächen. Der Preis liegt mit gut 31.000 Euro im akzeptablen Bereich. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Coupé **Konkurrenten:** u.a. Ford Mondeo, Mazda 6, Opel Insignia,

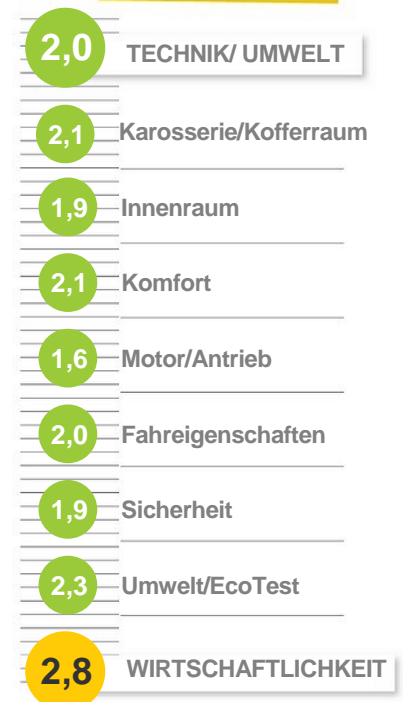
+ sehr gute Verarbeitung, sehr großer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, funktionelle Bedienung, bequeme, körpergerechte Sitze, komfortable Federung (mit adaptivem Fahrwerk), sichere Straßenlage, gekonnte Motor-Getriebe-Abstimmung, großes Servicenetz

- Rücksitz etwas tief für Erwachsene, recht schwache Heizung

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



ADAC-URTEIL



2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des Passat hinterlässt einen sehr guten Eindruck, Türen und Hauben sind exakt eingepasst und fallen satt ins Schloss. Die Spaltbreiten sind schmal und gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck fort. Hochwertige Kunststoffe und sauber verarbeitete Bauteile 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 590 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. Wagenheber und Schraubenschlüssel fehlen auch. Ein vollwertiges Reserverad (dann inkl. Heber und Schlüssel) oder Runflat-Bereifung sind aber gegen Aufpreis erhältlich. Dünne verchromte Seitenleisten können kaum vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren schützen.

2,5

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 äußeren Kopfstützen der Rückbank, weil sie nicht wegklappbar sind.

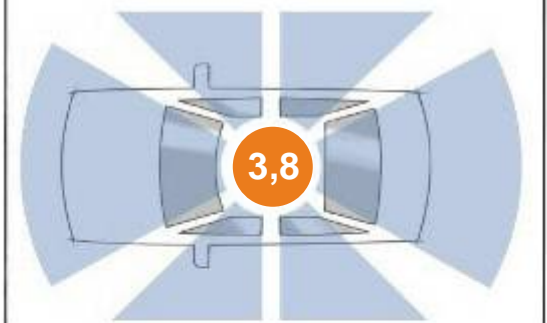
⊕ Der linke Außen- und der Innenspiegel blenden gegen Aufpreis automatisch ab, die Außenspiegel sind beheizbar. Der linke besitzt einen asphärischen Bereich. Die im Testwagen verbauten Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht und Abbiegelicht sorgen für eine optimale Ausleuchtung. Gegen Aufpreis ist auch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

3,1

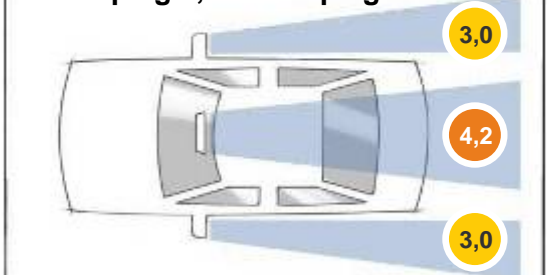
Ein-/Ausstieg

Obwohl der Passat Variant sehr groß ist, ist das Ein- und Aussteigen nicht besonders bequem. Vor allem die voluminösen Türschweller gilt es zu überwinden. 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.

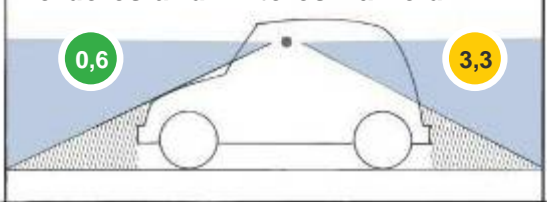
Rundumsicht



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.



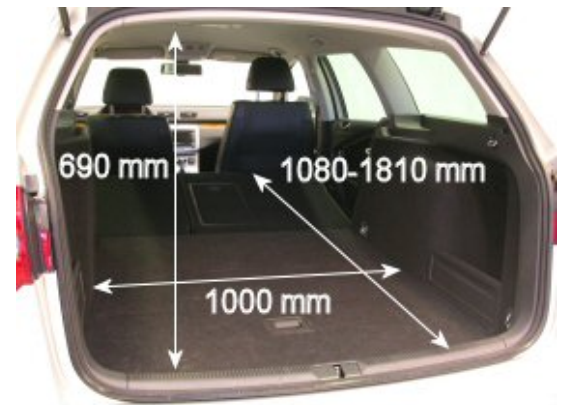
Beim Blick nach hinten stören die nicht versenkbaren Fond-Kopfstützen.

⊕ 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 in den Außenspiegel sind in der Aufpreisliste zu finden. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle Außensitzenden vorhanden.

⊖ Sperrt man das Fahrzeug bei einer geöffneten Tür (außer Fahrertür) 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.



Der Passat Variant lässt mit einem Kofferraum von 480 l Volumen kaum Wünsche offen, nach Umlegen der Rücksitzlehnen stehen gar 840 l zur Verfügung.

1,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber; im Testwagen ist die automatisch öffnende und schließende Heckklappe verbaut, das System funktioniert gut, Verletzungen werden durch einen Einklemmschutz verhindert. Auch das Einladen des Gepäcks gestaltet sich durch die große Öffnung und den niedrigen Boden einfach. Die Ladekante befindet sich 62 cm über der Straße. Das Format des Gepäckabteils ist zweckmäßig.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vorklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Dabei ergibt sich eine nicht ganz ebene Ladefläche. Zusätzlich kann auch die Beifahrersitzlehne umgeklappt werden (Aufpreis). Will man eine völlig ebene Ladefläche, muss man auch die hinteren Sitzflächen zuerst umständlich aufstellen, dann die Kopfstützen abziehen und zuletzt die Lehne herunterklappen. Eine Durchladeluke ist immer vorhanden, einen Skisack dazu gibt es gegen Aufpreis. Seitlich befinden sich Ablagen, eine Netztrennwand und Befestigungssysteme sind gegen Aufpreis erhältlich.

1,9

INNENRAUM

1,5

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 günstig zur Hand. Das optionale Navigationssystem mit Touchscreen ist weitgehend intuitiv bedienbar 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. Aktivierte Nebelscheinwerfer werden nur mit einer Leuchte am Lichtschalter angezeigt. 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. 1,95 m große Personen zurückschieben.

2,6

Raumangebot hinten*

+ Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist enorm viel Platz vorhanden, erst Mitfahrer über 1,95 m Größe stoßen mit dem Kopf am Dach an. Die Kniefreiheit reicht auch für diese Größe (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).

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



Im Fond finden Mitfahrer bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

2,1 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 vorhanden sind, zeigen sich im Comfort-Modus wahre Sänftenqualitäten. Der Passat lässt dann kaum noch Stöße bis in den Innenraum durchdringen. Die Folge ist allerdings, dass gerade bei langen Bodenwellen auf der Autobahn ein leichtes Nachschwingen vorhanden ist. Wellige und kurvige Landstraßen bringen dann die Karosserie in ständige Bewegung. Aber für solche Strecken gibt es den sehr ausgewogenen Normal-Modus. Auch bei beladenem Fahrzeug ändert sich die Dämpfercharakteristik kaum.

2,1 Sitze

⊕ Die großen, höhenstellbaren Vordersitze sind komfortabel gepolstert, bieten aber keinen besonders ausgeprägten Seitenhalt. Die Lehnen sind hoch. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Lordosenstütze für beide Vordersitze, für horizontale und vertikale Einstellung. Dann ist die Rückenunterstützung sehr gut. Die Rückbank hat Ausformungen für zwei Personen, die Schräge der Lehne ist angenehm.

⊖ Für große Personen bietet die Rückbank etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

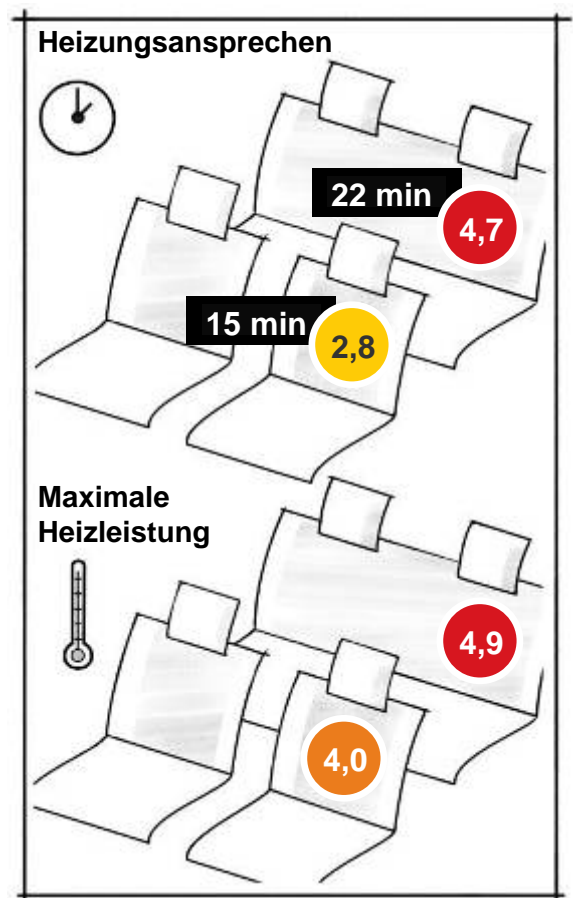
2,2 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche niedrig, einzig Windgeräusche nehmen dann etwas zu. Der Motor ist im Innenraum kaum zu hören. Gemessen bleiben die Innengeräusche bis 130 km/h im noch niedrigen Bereich.

2,6 Klimatisierung

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

⊕ Die Klimaanlage (Serie) 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. Ein Pollenfilter und ein Aktivkohlefilter sind serienmäßig.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

– Zwar spricht die Heizung vorne zufriedenstellend an, die Wirkung lässt aber zu wünschen übrig. Hinten sind sowohl Ansprechen also auch Wirkung nur ausreichen bis mangelhaft.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

+ Mit dem 170 PS TDI ist der Passat gut motorisiert. Der Turbodiesel zieht kräftig und gleichmäßig durch und ermöglicht flotte Fahrleistungen. Überholmanöver sind im Handumdrehen erledigt. Auch schaltfaules Fahren ist kein Problem - dank des gut nutzbaren breiten Drehzahlbereichs.

2,0 Laufkultur

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

1,6 Schaltung

+ Die Sechsgang-Handschaltung lässt sich leicht bedienen, sie arbeitet präzise und mit kurzen Schaltwegen. Auch sehr schnelles Schalten ist problemlos möglich. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen getrennt, man kann ihn leicht einlegen.

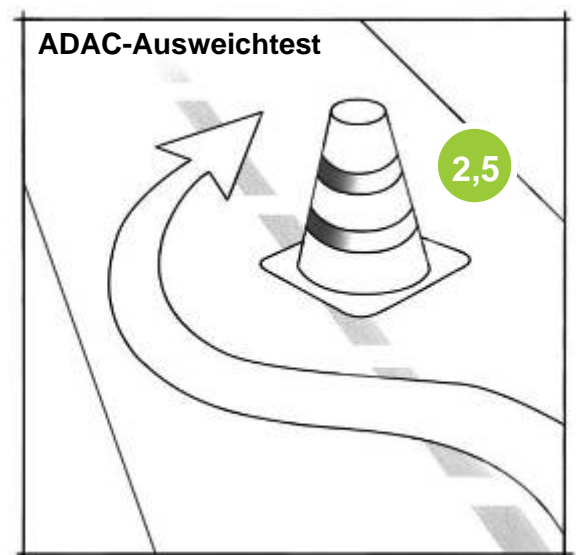
1,0 Getriebeabstufung

+ Die sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entfalten, bei hohen Geschwindigkeiten verfügt er aber dennoch über genügend Drehzahlreserven. Der drehmomentstarke Motor kommt damit gut zurecht. Die Ganganschlüsse passen 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. Besonders souverän ist die Vorstellung aber nicht.



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.

1,5

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. Auch beladen bleibt der Passat Variant gut beherrschbar.

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 (knapp 11,6 m).

2,1

Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Passat Variant durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, 235/45 R17). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren.

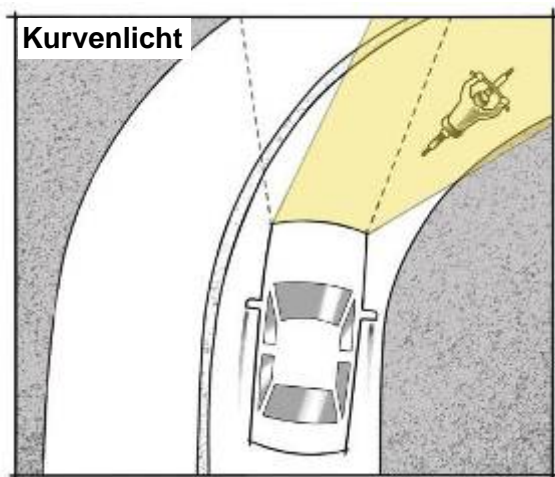
1,9

SICHERHEIT

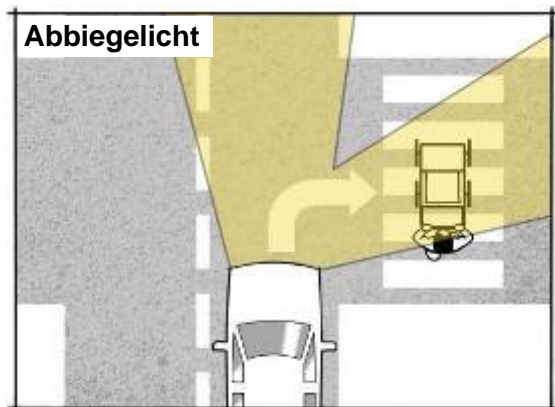
1,9

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. Runflat-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 Abbiegelicht und Kurvenlicht, wodurch der Kurvenverlauf besser ausgeleuchtet wird. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Ein Abstandsregelsystem inkl. Kollisionswarner ist ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen.



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



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.

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 (als Limousine). Die Kopfstützen der Vordersitze sind selbst für 1,90 m große Personen noch hoch genug, durch den geringen Abstand zu den Köpfen können sie optimal wirken. Nur die Insassen vorne werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.

- Die Kopfstützen hinten bieten nur Personen bis 1,70 m guten Schutz - das ist eindeutig zu wenig.

1,4 Kindersicherheit

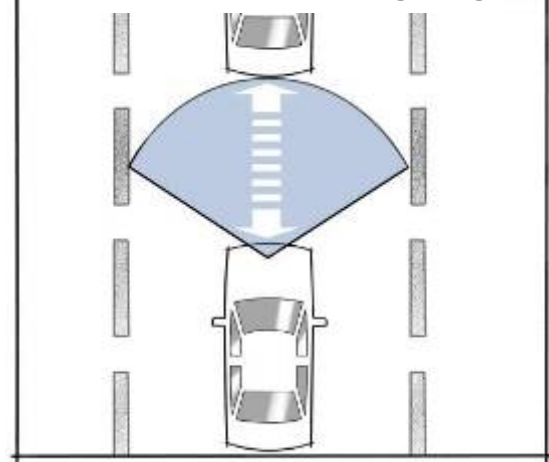
+ Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein ein- und dreijähriges Kind durchgeführt: „VW (Römer) Baby Safe Plus Isofix“ und „VW (Römer) Duo Plus Isofix“ mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut, lediglich die Brustbelastungen beim größeren Kind lagen beim Frontalcrash etwas höher. Insgesamt gute 38 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 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 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 und damit zwei Sterne erreicht (Crashtest nach EuroNCAP-Norm).

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.

2,3 UMWELT/ECOTEST

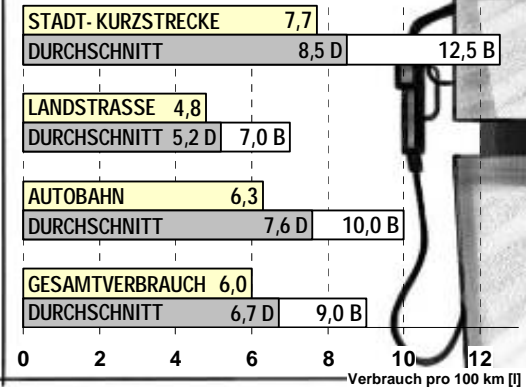
2,6 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Passat Variant mit 170 PS liegt bei 6,0 l Diesel pro 100 km. Dabei emittiert er 158 g CO₂ pro Kilometer. Im ADAC EcoTest reicht dies für 34 Punkte im Bereich CO₂. Im Einzelnen liegt der Verbrauch innerorts bei 7,7 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei 6,3 l alle 100 km.

1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, keine Schadstoffgruppe zeigt besondere Auffälligkeiten. Die bei warmem Motor erhöhten Stickoxidwerte sind typisch für Dieselmotoren ohne speziellen Katalysator zur NO_x-Behandlung. Partikel werden effektiv durch ein geschlossenes Filtersystem aus dem Abgas entfernt. So erreicht der Passat im EcoTest 41 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffbereich. Insgesamt ergeben sich damit 75 Punkte und ein bequemes 4-Sterne-Ergebnis.

Verbrauch



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

2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7 Betriebskosten*

⊕ Die Aufwendungen für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Spritkosten. Da der Passat Variant TDI relativ genügsam mit dem teuren Rohstoff umgeht, halten sich die Kosten in diesem Bereich in Grenzen.

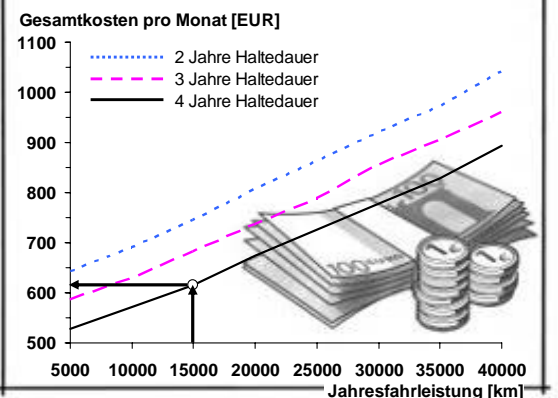
1,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

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 erneuert werden.

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

⊖ Hohe Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Bewertung.

Kostenermittlung



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 616 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,1

Wertstabilität*

⊖ Es wird eine nur mäßige Wertstabilität prognostiziert. Negativ wirkt sich der zu erwartende Modellwechsel innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums aus. Positiv wirkt sich das gute Image von Volkswagen aus.

3,5

Kosten für Anschaffung*

Mit 31.350 Euro liegen die Anschaffungskosten im zufriedenstellenden Bereich. Die Sicherheitsausstattung umfasst alles Nötige, auch im Komfortbereich gibt es keine wirklichen Lücken. Die Aufpreisliste bietet dennoch umfangreiche Möglichkeiten, den Passat weiter zu individualisieren.

3,2

Fixkosten*

Wie bei Dieselfahrzeugen üblich, lang der Staat bei der Steuer etwas mehr hin. Dank des recht niedrigen CO₂-Ausstoßes wird die Steuer nach der neuen Regelung aber etwas niedriger ausfallen. Die Haftpflichtversicherung sowie die Vollkasko sind nicht besonders teuer, nur die Einstufung bei der Teilkasko fällt ungünstig aus.

2,8

Monatliche Gesamtkosten*

Die Betriebskosten sind eher günstig, Werkstattkosten und feste jährliche Kosten eher weniger. So fallen die absoluten monatlichen Kosten ins Mittelfeld für diese Klasse.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.4 TSI	2.0 FSI	1.8 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 BlueTDI
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)	103(140)	105(143)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	148/3800	200/1500	200/3500	250/1500	280/1800	250/1500	320/1800	320/1750
0-100 km/h[s]	12,8	10,8	10,2	8,8	7,7	12,0	10,1	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	200	206	217	232	190	206	207
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,3 S	7,1 S	9,3 S	8,2 S	8,5 S	5,9 D	6,0 D	5,8 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/19	14/18/19	14/18/20	14/18/20	18/19/24	17/19/20	17/19/23	17/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	164	106	224	168	176	242	246	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	577	564	678	622	682	552	573	569
Preis [Euro]	24450	26000	30175	28550	31550	27350	29025	30375

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-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/ 4,8/ 6,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km/ 158g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4774/1820/1517 mm
Leergewicht/Zuladung	1582 kg/588 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/840 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1165 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	945 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/Durchladeluke	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	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	379 Euro
Monatliche Gesamtkosten	616 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/26
Grundpreis	31.350 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

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen