



VW Passat Variant 2.0 TDI BlueMotion Comfortline (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Bei Volkswagen tragen die Varianten mit Spritsparmaßnahmen den Zusatz BlueMotion. Den Passat gab es schon bisher in einer solchen Version, das aber noch mit dem inzwischen ausgemusterten Pumpe-Düse-Diesel. Die neue Version mit Common-Rail-Einspritzung arbeitet deutlich kultivierter, vor allem ist der gut nutzbare Drehzahlbereich größer - das ist wichtig, weil nur ein Fünfgang-Getriebe zur Verfügung steht, dessen Ganganschlüsse nun aber trotz weiter Spreizung recht gut passen. Zusätzlich gibt es eine sehr praktische Start-Stopp-Automatik. Zusammen mit den rollwiderstandsoptimierten Reifen und etwas Aerodynamik-Feinschliff gibt der Passat BlueMotion in seiner Klasse vor, wie man sparsam unterwegs ist - 5,2 l/100 km Durchschnittsverbrauch sind eine beachtliche Leistung. Die Verarbeitung gibt keinen Anlass zur Kritik. Der Preis bewegt sich mit gut 29.000 Euro im akzeptablen Bereich. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi **Konkurrenten:** u.a. Audi A4 2.0 TDIe, BMW 318d, Mercedes C200 CDI, Opel Insignia 2.0 CDTI EcoFlex

+ sehr gute Verarbeitung, sehr großer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, funktionelle Bedienung, bequeme, körpergerechte Sitze, komfortable Federung, sichere Straßenlage, gekonnte Motor-Getriebe-Abstimmung, sehr sparsam

- Rücksitz etwas tief für Erwachsene

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 eingefassten Instrumenten für einen gehobenen Gesamteindruck. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung fällt mit etwa 560 kg hoch aus.

⊖ 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 Türen benachbarter Autos schützen. Die zulässige Anhängelast (gebremst, 12% Steigung) beträgt für einen Kombi nur mäßige 1200 kg - das betrifft nur den BlueMotion.

2,4

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 Tagfahrlichtschaltung erhältlich, die sorgt aber nur dafür, dass immer das Abblendlicht eingeschaltet ist, stromsparende separate Tagfahrleuchten gibt es nicht.

3,1

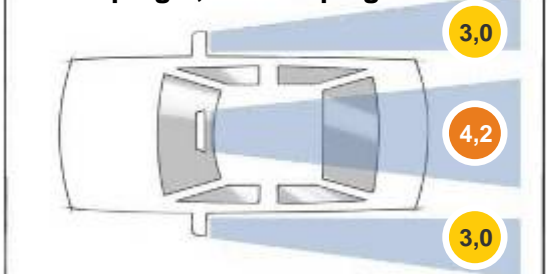
Ein-/Ausstieg

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.

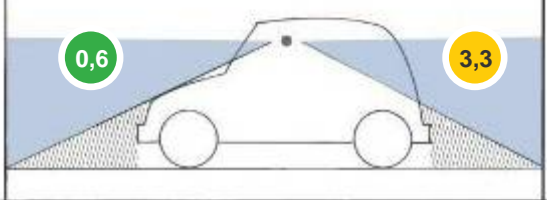
Rundumsicht



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.

⊕ 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.



1,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber; gegen Aufpreis gibt es eine automatisch öffnende und schließende Heckklappe, das System funktioniert gut, Verletzungen werden durch einen Einklemmschutz verhindert (im Testwagen nicht vorhanden). 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.

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

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 (Serie). 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. Gegen Aufpreis gibt es das Soundsystem "DYNAUDIO Sound", es 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 in den Vordertüren. 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.

⊖ 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. 1,93 m große Personen zurückschieben.

2,6 Raumangebot hinten*

⊕ Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist enorm viel Platz vorhanden, erst Mitfahrer über 1,92 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.

1,9 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Volkswagen sehr gut gelungen, tendenziell weich setzt sie klar auf Komfort. Damit führen lange Bodenwellen zu einem leichten Nachschwingen der Karosserie, kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse werden aber sehr gut geschluckt und lassen die Insassen in Ruhe. Stuckern tritt praktisch nicht auf. Die Seitenneigung hält sich trotz der weichen Abstimmung in Grenzen, Nickbewegungen beim Bremsen oder beschleunigen fallen nicht negativ auf. Auch bei Beladung kommt die Federung nicht an ihre Grenzen, bei langen Bodenwellen fällt das Nachschwingen etwas ausgeprägter aus. Insgesamt passt die Federung sehr gut zum Passat als komfortablen und entspannenden Reisewagen.

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.

2,1 Innengeräusch

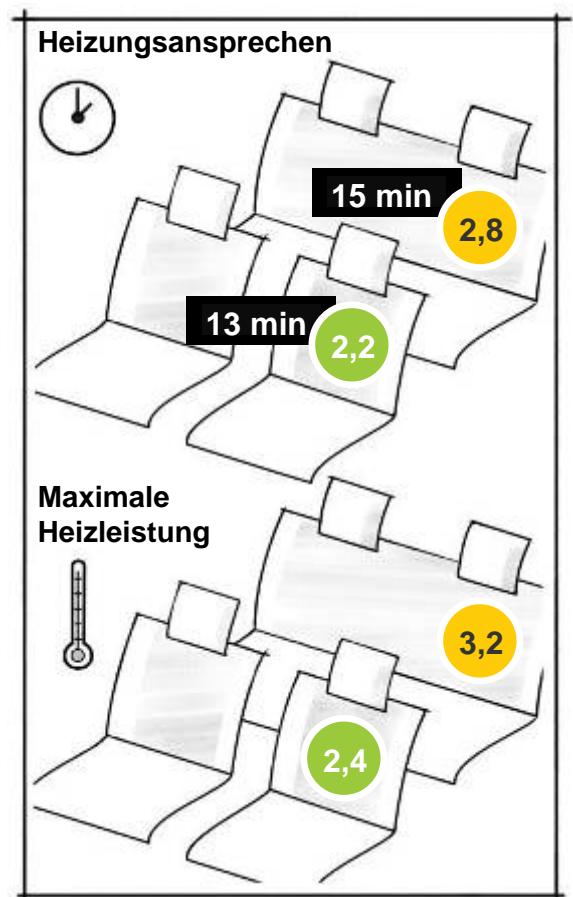
⊕ Der Geräuschpegel ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche niedrig, einzig Windgeräusche nehmen dann etwas zu. Der Motor ist gut gekapselt und im Innenraum nur unter Last zu hören. Gemessen bleiben die Innengeräusche bis 130 km/h noch im niedrigen Bereich.

1,8

Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine ordentliche Wirkung, es dauert nicht lange, bis eine angenehme Temperatur im Innenraum erreicht wird, auch wenn es draußen sehr kalt ist. Hinten nimmt sich der Passat BlueMotion etwas mehr Zeit, bis es warm wird - es bleibt aber im zufriedenstellenden Bereich. 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

2,3

MOTOR/ANTRIEB

3,4

Fahrleistungen*

Bei einem Leergewicht von über 1,5 Tonnen und einer Leistung von 110 PS sind verständlicherweise die Fahrleistungen nicht die große Stärke dieses Passat. Dennoch schlägt sich der sparsame Motor wacker, die Fahrleistungen gehen in Ordnung und Überholmanöver provozieren keine Schweißausbrüche, wenn man zurückschaltet und die Gänge ausdreht. Auch wenn der BlueMotion auf der Autobahn nur behäbig an Geschwindigkeit zulegt, so erreicht er doch eine für die Leistung beeindruckende Höchstgeschwindigkeit von fast 200 km/h.

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 in den höheren Gängen vorhanden.

1,4

Schaltung

⊕ Die Fünfgang-Handschtaltung 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. Eine Schaltpunktanzeige gibt Empfehlungen zum Hoch- und Runterschalten für möglichst ökonomische Fahrweise.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die fünf Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Obwohl VW auf einen sechsten Gang verzichtet, ist den Technikern die Auslegung der Fahrstufen so gut gelungen, dass keine zu großen Drehzahlsprünge zwischen den Gangstufen entstehen. Positiv wirkt sich auch der deutlich breitere nutzbare Drehzahlbereich des Common-Rail-Diesels aus.

2,2 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 jedoch nicht.

1,5 Kurvenverhalten

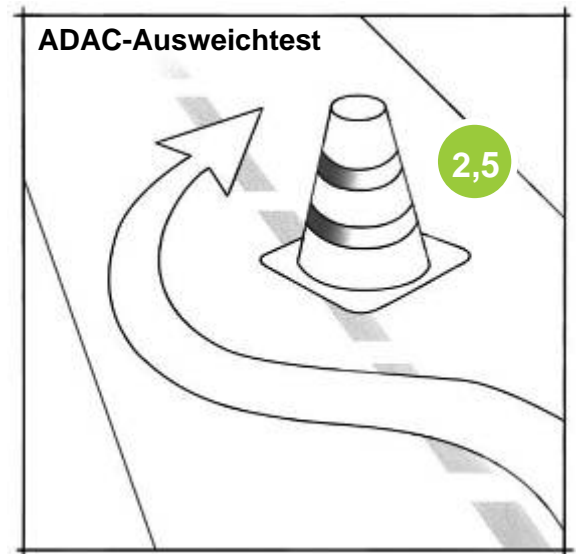
⊕ In Kurven verhält sich der Wagen leicht untersteuernd, für Ungeübte sicher. Wird eine Kurve doch einmal zu schnell angefahren, unterstützt das ESP den Fahrer, durch angepasstes Abbremsen und automatisches Gaswegnehmen nicht von der Fahrbahn abzukommen. Auch beladen bleibt der Passat Variant gut beherrschbar.

2,1 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, selbst wenn das Tempo hoch liegt. Sie ist zielgenau und vermittelt genügend Gefühl zur Fahrbahn. Die geschwindigkeitsabhängige Lenkunterstützung macht das Auto handlich beim Rangieren, wobei der Wendekreis durchschnittlich groß ist (knapp 11,6 m).

2,7 Bremse

Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Beim Bremsweg schneidet der Passat BlueMotion mit seinen Energiesparreifen aber etwas schlechter ab als seine Brüder mit "normalen" Reifen; ein Anhalteweg von 39 m aus 100 km/h ist nur zufriedenstellend (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage ist jedoch sehr standfest und zeigt auch bei hoher Beanspruchung kein Nachlassen.



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.

1,9 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

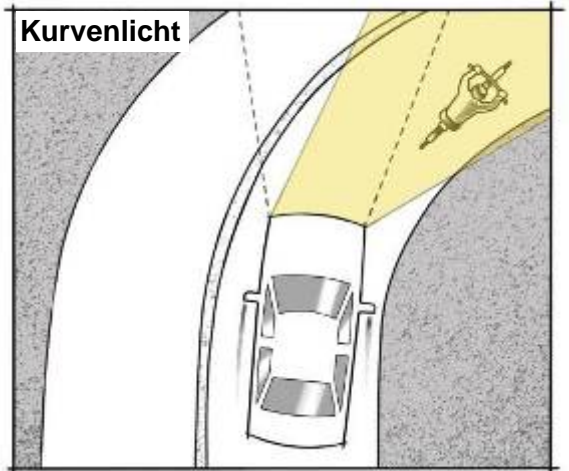
+ Der Passat Variant BlueMotion ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei ESP-Eingriffen wird durch einen leichten Lenkimpuls dem Fahrer eine Lenkempfehlung gegeben, um das Fahrzeug besser zu stabilisieren. Runflat-Reifen sind optional erhältlich. Eine indirekt messende Reifendruckkontrolle kostet 54 Euro extra, gegen höheren Aufpreis ist 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. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen.

- Eine automatische Distanzregelung mit Abstandsradar und Kollisionswarnung ist leider erst mit Motoren ab 103 kW erhältlich. Die Handbremse ist im Notfall für den Beifahrer praktisch nicht erreichbar.

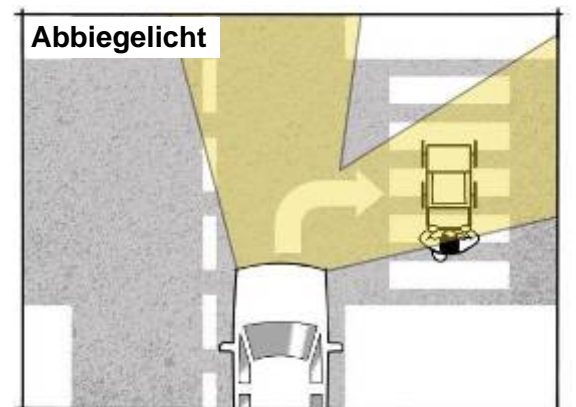
1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ 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 leichter öffnen.

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



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.

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.

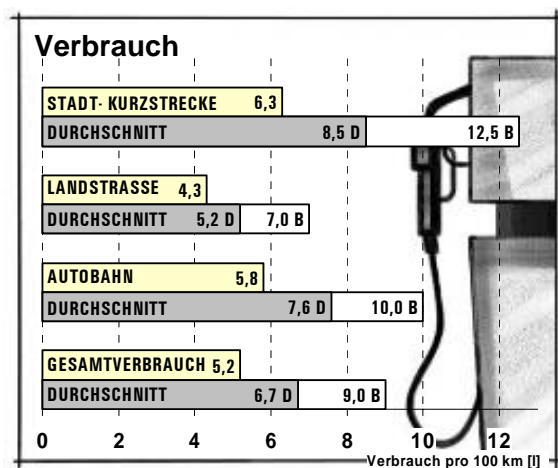
3,2 Fußgängerschutz

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).

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO₂*

⊕ Volkswagen setzt den Spritspardgedanken beim Passat BlueMotion gut um. Mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 5,2 l Diesel auf 100 km liegt er in seiner Klasse ganz vorne und düpiert sogar manchen Kleinwagen. Dabei hält sich der technische Aufwand sogar in Grenzen, es wird in erster Linie auf Aerodynamikmaßnahmen und auf eine sehr gut funktionierende Start-Stopp-Automatik gesetzt. Teure und schwere Hybridtechnik braucht der BlueMotion nicht. Der CO₂-Ausstoß pro km liegt mit 137 g recht niedrig, was zu guten 40 Punkten im EcoTest-CO₂-Bereich führt. Innerorts konsumiert er 6,3 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 5,8 l pro 100 km. Auffällig ist, dass der Passat BlueMotion auch bei schnellen Autobahn-Etappen verhältnismäßig genügsam bleibt und dass es keiner besonders umsichtigen Fahrweise bedarf, um Verbräuche um die 5 l/100 km zu erreichen. Wer zurückhaltend fährt, kann auch deutlich unter der 5-Liter-Marke unterwegs sein. Reichweiten deutlich über 1.200 km mit einer Tankfüllung sind kein Problem und prädestinieren den Passat BlueMotion als Langstrecken-Auto.



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

2,0

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, keine Gruppe zeigt sich auffällig. Das geschlossene Partikelfiltersystem fängt die Rußpartikel effektiv auf und verbrennt sie. Somit erreicht der BlueMotion gute 40 von 50 möglichen Punkten im EcoTest-Schadstoff-Bereich. Insgesamt ergeben sich damit 80 Punkte und vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

2,2

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,0

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Passat BlueMotion sehr sparsam mit dem teuren Diesel umgeht, erreicht er hier eine ausgesprochen gute Bewertung.

0,7

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. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem sehr niedrigen Niveau.

⊖ Selbst hohe Werkstattstundenpreise können die hervorragende Bewertung nicht verhindern.

3,6

Wertstabilität*

Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist ein Modellwechsel zu erwarten, das wirkt sich negativ auf den Restwertverlauf aus. Von Vorteil ist das gute Image von Volkswagen und vom Passat. Inzwischen ist das Auto so ausgereift, dass es als sehr zuverlässig wahrgenommen wird.

3,2

Kosten für Anschaffung*

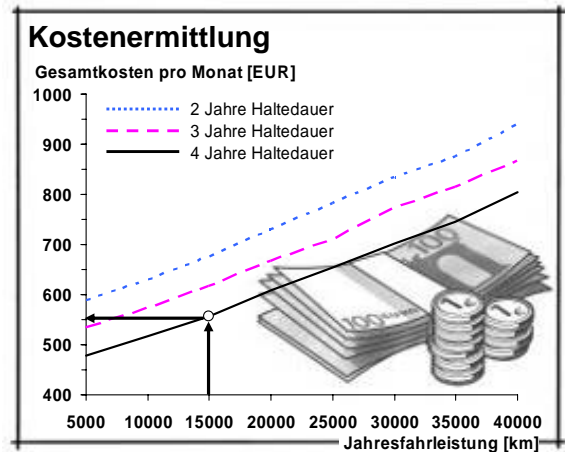
Ein stolzer Preis - 29.325 Euro (Stand Juni 2009) in der getesteten Version, aber ohne Extras. Zwar ist in der Grundausstattung schon alles nötige enthalten, vor allem im Sicherheitsbereich, aber das eine oder andere Extra darf man sich noch gönnen und dann sind schnell die 35.000 Euro überschritten. VW macht das sparen ganz schön teuer. Der Testwagen kostet über 37.000 Euro - Preisstand vom Mai 2009, denn ab Juni erhöht VW die Preise schon wieder.

2,6 Fixkosten*

Obwohl mit Dieselmotor ausgestattet, halten sich die Festkosten dennoch im Rahmen. Die Versicherungseinstufungen liegen bei der Vollkasko sogar im guten Bereich dieser Fahrzeugklasse, sonst im zufriedenstellenden. Die neue KFZ-Steuer mit CO₂-Komponente wirkt sich positiv für den BlueMotion aus, sie sinkt auf 208 Euro und damit um etwa ein Drittel.

2,2 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Zwar sind die Werkstattkosten nicht günstig, aber sehr niedrige Kraftstoff- und Versicherungs- sowie Steuerkosten drücken die absoluten monatlichen Aufwendungen in einen guten Bereich für diese Fahrzeugklasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 556 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI BlueMotion	2.0 TDI	2.0 BlueTDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	81(110)	81(110)	103(140)	105(143)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1500	250/1750	320/1800	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	12,0	11,9	10,1	10,2	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	196	206	207	220
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,9 D	5,2 D	6,0 D	5,8 D	6,0 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/20	17/19/20	17/19/23	17/19/23	17/20/26
Steuer pro Jahr [Euro]	242	208	246	238	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	556	546	577	574	604
Preis [Euro]	27650	28200	29325	30825	30550

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-Haftpl.
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	81 kW (110 PS)
bei	4100 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,3/ 4,3/ 5,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	129g/km/ 137g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4774/1820/1517 mm
Leergewicht/Zuladung	1510 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/840 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1345 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Parkenassistent	765 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR + BAS)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	530 Euro°
Reifendruckkontrolle	225 Euro
Runflat-Reifen	620 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Schaltpunktanzeige)	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	91 Euro
Monatliche Werkstattkosten	39 Euro
Monatliche Fixkosten	83 Euro
Monatlicher Wertverlust	343 Euro
Monatliche Gesamtkosten	556 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/20
Grundpreis	29.325 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	2,2
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	2,1
Sicht	2,4	Kurvenverhalten	1,5
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	1,2	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,5	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
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	2,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,0
Komfort	1,9	Schadstoffe	2,0
Federung	1,8		
Sitze	2,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,2
Innengeräusch	2,1	Betriebskosten*	1,0
Klimatisierung	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	0,7
Motor/Antrieb	2,3	Wertstabilität*	3,6
Fahrleistungen*	3,4	Kosten für Anschaffung*	3,2
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,6
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	2,2
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen