



VW Passat 2.0 BlueTDI Comfortline DSG (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der
Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

Den VW Passat gibt es nun auch mit Euro6-Einstufung. Beim BlueTDI kommt der bekannte 2,0 TDI mit 143 PS und moderner Common-Rail-Technik zum Einsatz. Der SCR-Kat mit Harnstoffeinspritzung soll die Stickoxide im Abgas reduzieren. Beim ADAC EcoTest enttäuscht das Fahrzeug aber etwas. Der Verbrauch fällt mit 6,2 l/100 km fast identisch mit dem des normalen 2,0 TDI aus, bei den Schadstoffen hätte man sich mehr von der aufwändigen Abgasnachbehandlung erwartet. Insgesamt reicht es aber klar für vier Sterne beim EcoTest. Die Verarbeitung und die Bedienung des Fahrzeugs sind tadellos, der große Kofferraum und der großzügige Innenraum sorgen für eine hohe Reisetauglichkeit. Mit 32.875 Euro beträgt der Aufpreis für den Euro6 Diesel stolze 1.500 Euro. Dafür ist man aber zukunftssicher und umweltfreundlich unterwegs.

Karosserievarianten: Passat CC, Passat Variant **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia

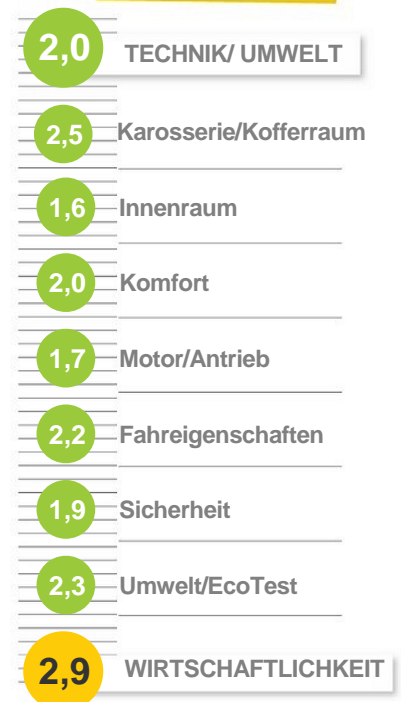
+ sehr gute Verarbeitung, sehr großer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, funktionelle Bedienung, bequeme, körpergerechte Sitze, sichere Straßenlage, erfüllt Euro6-Norm

- nach hinten schlechte Sicht

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



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, Türen und Hauben sind exakt eingepasst, die Spaltmaße gleichmäßig gering. Nicht nur die Karosserie ist aerodynamisch günstig gestaltet, sondern auch der Unterboden, der weitgehend glattflächig ausfällt. Das sorgt für weniger Luftwirbel und geringeren Verbrauch. Die Türschweller sind recht gut gegen Verschmutzen abgedichtet, sie könnten aber noch etwas besser gegen Kratzer beispielsweise durch Schuhe geschützt sein. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen; es befindet sich jedoch ein gut erreichbarer Schalter im Innenraum. Dort setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Kunststoffe wirken hochwertig und alle Teile sind sauber verbaut. Mit Softlack überzogene Bauteile sorgen für eine angenehme Haptik, Chromrähmchen um die Instrumente für eine gewisse Noblesse. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Die effektive Zuladung fällt mit 592 kg sehr ordentlich aus und reicht problemlos auch für vier Erwachsene mit Gepäck.

⊖ Die Frontblinker sind bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleinste Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Wagenheber und Radmutternschlüssel gibt es nicht. Ein vollwertiges Reserverad ist beim BlueTDI nicht lieferbar, da sich in der Ersatzradmulde der Zusatztank für das Additiv AddBlue befindet. Die schmalen Seitenschutzleisten schützen kaum vor unvorsichtig geöffneten benachbarten Autotüren.

2,5

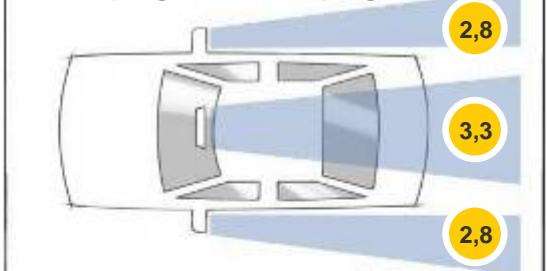
Sicht

Die Sicht im Innenspiegel und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend. Auf Wunsch blendet der Innenspiegel (abschaltbar) und der linke Außenspiegel automatisch ab, so dass der Fahrer nicht von hinten geblendet wird. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

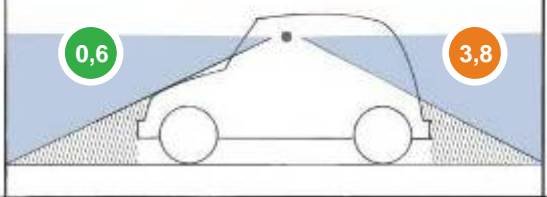
Rundumsicht



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.



Die Übersichtlichkeit des Passat ist nicht besonders gut, jedoch auch nicht schlechter als bei den meisten Konkurrenten.

⊕ Nach vorn ist die Sicht sehr gut, weil die Front stark abfällt, allerdings mit dem Nachteil, dass die vordere Karosseriekante nicht gesehen werden kann. Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit statischem und dynamischem Kurvenlicht sowie Abbiegelicht sind ebenfalls in der Zubehörliste zu finden. Auf Wunsch kann man den Passat mit Parksensoren vorne und hinten ordern, auch koppelbar mit einer Heckkamera. Leider muss man beim vorwärts Einparken die Sensoren immer manuell aktivieren. Ein feines Extra ist der Parklenkassistent, der passende Parklücken aussucht und dann selbständig lenkt - als Fahrer muss man nur Gas geben und bremsen (nicht im Testwagen nicht vorhanden).

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Passat als Limousine nur ausreichend ab, die Sicht wird durch die breiten Dachsäulen und die Kopfstützen vor allem nach hinten eingeschränkt. Ohnehin kann man das Heck nur abschätzen und ist froh um die optionalen Parksensoren.

3,2 Ein-/Ausstieg

Obwohl der Passat sehr groß ist, fällt das Ein- und Aussteigen vorn wie hinten nicht besonders bequem aus. Die Sitzfläche befindet sich etwas niedrig und vor allem der breite Schweller stört. Auch sind die Türausschnitte nicht besonders hoch, man muss also Acht geben, um sich nicht den Kopf anzuschlagen.

⊕ Das Fahrzeug kann über eine Fernbedienung ver- und entriegelt werden. Zudem können die Fenster geöffnet oder geschlossen werden. Gegen Aufpreis gibt es das Schließ- und Startsystem "Kessy". Mit diesem System braucht man zum Entriegeln der Türen die Fernbedienung nur bei sich zu tragen (im Testwagen nicht vorhanden). Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Auch eine Umfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln ist in der Aufpreisliste zu finden. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außensitzenden.

⊖ Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich (SAFE-Sicherung). Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da sich das Fahrzeug auch bei geöffneter Tür verriegeln lässt (außer bei geöffneter Fahrertüre). Schließt man dann die Tür und der Schlüssel liegt noch im Innenraum, gelangt man nicht mehr ins Fahrzeug.

1,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 475 Liter. Nach Vorklappen der Rücksitzlehnen erweitert sich der Stauraum auf 815 l. Unter dem Kofferraumboden befinden sich der Zusatztank fürs AdBlue, es gibt aber noch ein wenig zusätzlichen Stauraum über dem Zusatztank.



Mit 475 l Volumen erreicht der Kofferraum des Passat Oberklasseniveau.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe schwingt bei Betätigung der Fernbedienung selbsttätig auf. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format.

⊖ Die Zugänglichkeit ist eher mäßig, da die Ladeöffnung klein, die Ladekante recht hoch (73 cm über der Straße) und der Innenboden sehr tief ist (fast 19 cm zur Ladekante). So lassen sich sperrige Dinge nur schwerlich unterbringen. Wenn man sich Gepäck von weit hinten hervorziehen will, macht man sich am Stoßfänger die Kleidung schmutzig. Die Kofferraumklappe muss zum Schließen von außen zgedrückt werden, obwohl Innengriffe vorhanden sind.

2,5 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vor- und zurückklappen. Beim Comfortline ist serienmäßig eine Durchladeluke vorhanden, auf Wunsch ist auch ein Skisack lieferbar. Im Testwagen ist auch die aufpreispflichtige umklappbare Beifahrersitzlehne verbaut, dadurch können auch lange Gegenstände bis ca. 2,80 m Länge transportiert werden.
- Ein Gepäcknetz muss extra bezahlt werden. Kleinere Gegenstände rutschen auf dem großen Kofferraumboden haltlos herum. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne steigt der Boden nach vorn leicht an.

1,6 INNENRAUM

1,3 Bedienung

+ Der Passat ist funktionell und mit geringem Kraftaufwand bedienbar. Vieles funktioniert elektrisch unterstützt, wie die Fenster, die Außenspiegel und die Feststellbremse, die auch Notbremsfunktion hat. Selbsttätig einsetzende Wischer und automatisch einschaltendes Fahrlicht sind als Extras zu haben. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad lässt sich gut anpassen, der Schalthebel liegt günstig zur Hand. Die Bedienelemente der Sitzeinstellung sind gut zu erreichen, beim Comfortline sind die fahrerseitige Lehneneinstellung und die Lordosenstütze elektrisch bedienbar. Das optionale Navigationssystem "RCD310" ist weitgehend intuitiv einstellbar (Touchscreen) Für die meisten wichtigen Funktionen sind Kontroll- u. Warnleuchten vorhanden, der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Es gibt genügend Ablagen, sogar Flaschenhalter in den vorderen Türablagen. Das Handschuhfach wird von der Klimaanlage mit gekühlt und ist auch ohne eingeschaltete Zündung beleuchtet. In der Fahrertür gibt es gegen Aufpreis einen Unterschlupf für einen speziellen VW-Regenschirm.

- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Es fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten für das Abblendlicht und die Nebelscheinwerfer, die vorhandenen im Lichtschalter sind kaum zu erkennen.



Wie von VW gewohnt ist die Funktionalität und Qualitätsanmutung einwandfrei.

1,4 Raumangebot vorne*

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

2,6 Raumangebot hinten*

+ Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist 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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz.

2,0 KOMFORT

1,9 Federung

Testwagen mit optionaler adaptiver Fahrwerksregelung DCC.

⊕ Die Federung des Passat ist sehr ausgewogen abgestimmt. Führt 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.

2,0 Sitze

⊕ Die großen Vordersitze sind komfortabel gepolstert und bieten recht guten Halt. Beide Vordersitze sind in dieser Ausstattungsvariante höhenstellbar. Der Fahrersitz ist mit einer in der Höhe und Intensität elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Der Beifahrer muss sich mit einer manuellen in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze begnügen. Die Rückbank hat Ausformungen für zwei Personen. Auf ihnen sitzt man recht bequem, bei angenehmer Lehnenneigung und genügend Oberschenkelunterstützung, nur für sehr große Mitfahrer reicht sie nicht ganz.

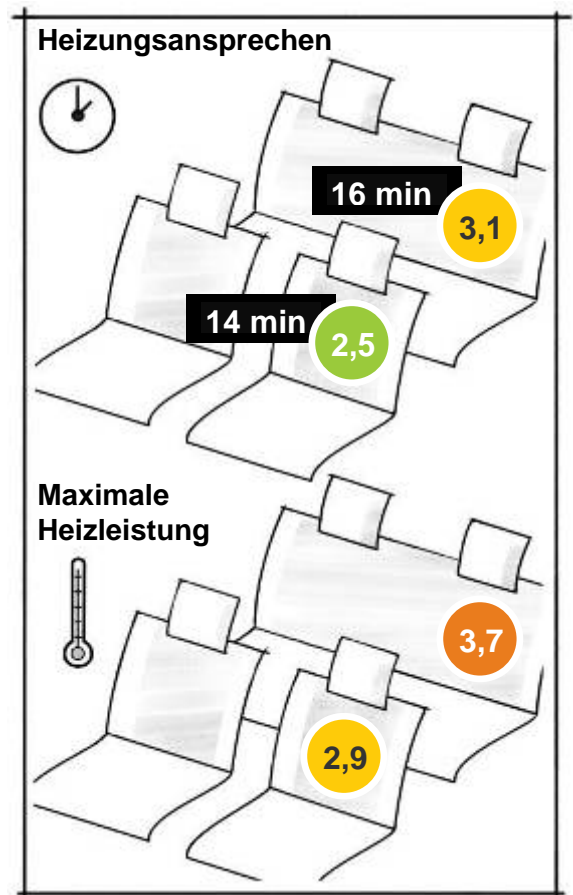
2,2 Innengeräusch

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

2,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer).
Die Heizung spricht vorne noch recht gut an und zeigt eine zufriedenstellende maximale Leistung. Hinten dauert es etwas länger, bis angenehme Temperaturen erreicht werden, die maximale Heizleistung ist hier nur ausreichend.

⊕ Serienmäßig gibt es eine manuelle Klimaanlage mit Temperaturvorwahl. Eine Klimaautomatik mit zwei Zonen (Fahrer- und Beifahrer-Temperatur getrennt regelbar) kostet Aufpreis (im Testwagen vorhanden). Sie enthält auch eine automatische Umluftkontrolle. Die Luftverteilung kann einzeln und in Kombinationen recht frei gewählt werden. In allen Fällen ist ein Pollenfilter und ein Aktivkohlefilter gegen unangenehme Gerüche serienmäßig.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,7

MOTOR/ANTRIEB

2,1

Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des Passat 2,0 BlueTDI sind gut. Der 143 PS starke Common-Rail-Diesel beschleunigt das Fahrzeug in kurzer Zeit auf Autobahntempo. Selbst bei höheren Geschwindigkeiten fühlt man sich nicht untermotorisiert.

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.

1,3

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.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist sehr gut, das Fahrgefühl sicher. Das ESP+ Stabilitätssystem greift auch bei pendelndem Anhänger ein (bei Anhängerkupplung ab Werk). Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle erhältlich. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Passat insgesamt gut ab, er untersteuert leicht, bleibt aber beherrschbar. Wirklich souverän steuert er aber nicht durch den Parcours. Die Driftwinkel sind recht groß, weil das ESP spät zu regeln anfängt.

1,7 Kurvenverhalten

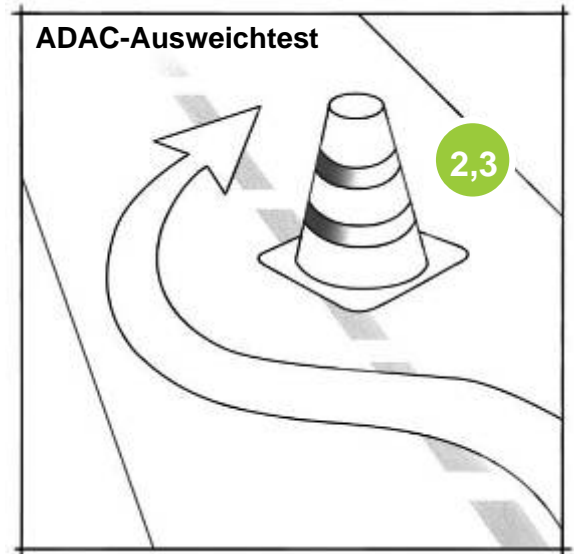
⊕ In Kurven verhält sich der Wagen leicht untersteuernd, für Ungeübte problemlos - die möglichen Querschleunigungen sind sehr hoch. Wird eine Kurve doch einmal zu schnell angefahren, unterstützt das ESP den Fahrer, durch angepasstes Abbremsen und automatisches Gaswegnehmen nicht von der Fahrbahn abzukommen. Auch beladen bleibt der Passat in Kurven gut beherrschbar.

2,1 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, selbst bei hohem Tempo. Sie ist zielgenau und vermittelt genügend Gefühl zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit beim Rangieren macht das Auto handlich, wobei der Wendekreis mit knapp 11,6 m nur zufriedenstellend ausfällt.

2,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Passat BlueTDI mit rollwiderstandsoptimierten Reifen durchschnittlich knapp 39 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest und frei von Fading. Das Ansprechverhalten der Bremse und ihre Dosierbarkeit sind gut.



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.

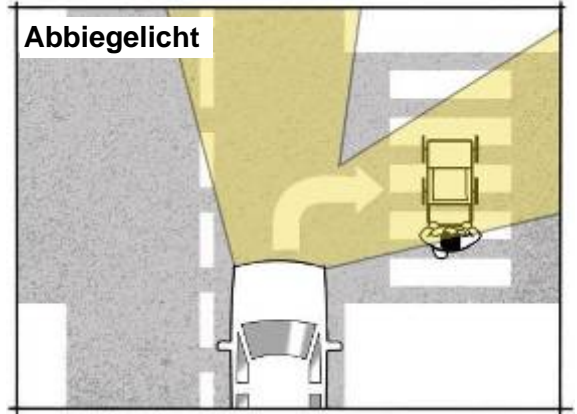
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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 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. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem, welches über die Raddrehzahlsensoren einen eventuellen Druckverlust erkennt, ist sowohl gegen Aufpreis erhältlich, als auch ein früher und zuverlässiger reagierendes direkt messendes System, welches durch Sensoren im Reifen permanent den Druck überwacht. Bei einer Notbremsung schalten sich automatisch die Warnblinkanlage ein. In allen Türen befinden sich Rückstrahler, welche bei geöffneter Tür den rückwärtigen Verkehr warnen.

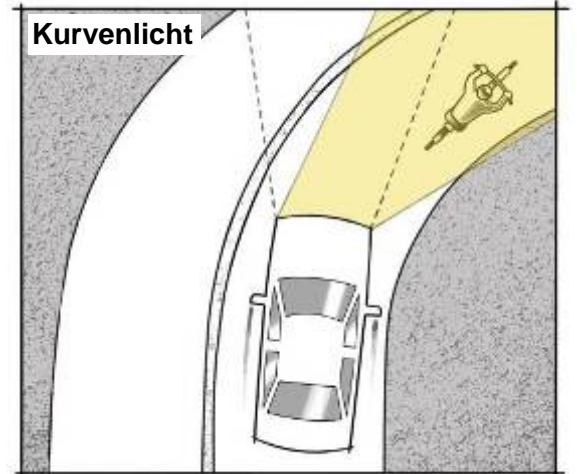
⊖ Die elektronische Parkbremse kann im Notfall nicht vom Beifahrer bedient werden, da sich der Knopf links vom Lenkrad befindet.

Abbiegelicht



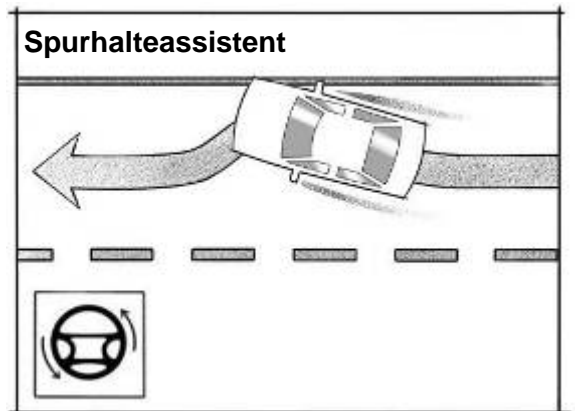
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



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

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.

1,6 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 eine Abstützfunktion übernehmen kann. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Für beide vorderen Insassen sind Ansnallerinnerer vorhanden, für die hinteren Mitfahrer fehlen sie.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Kindersitze lassen sich problemlos und sicher befestigen, mit den vorhandenen Gurten oder auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen auch per Isofix. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fenster haben Einklemmschutz. Insgesamt eignet sich der Passat also gut für die Befestigung von Kindersitzen, weil die Gurtlängen großzügig bemessen und die Gurtanlenkpunkte günstig sind.

3,2 Fußgängerschutz

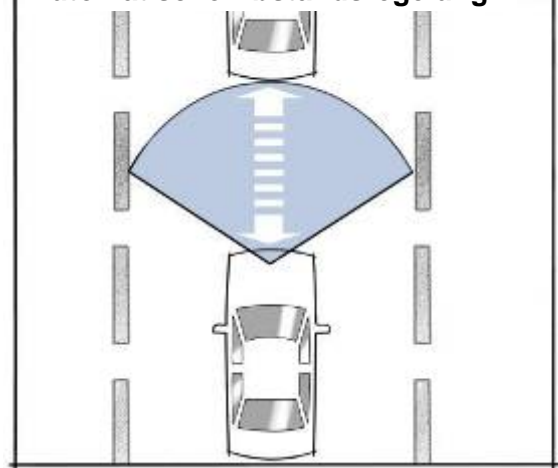
Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

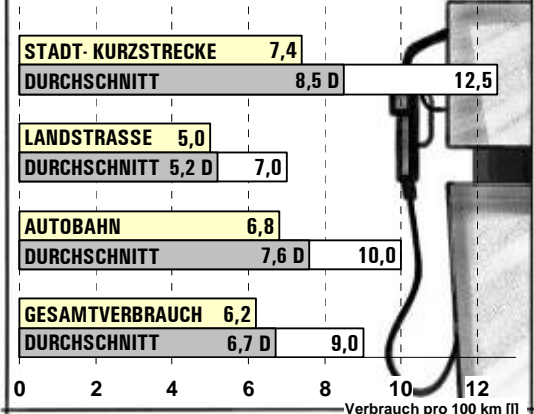
Der 143 PS starke Diesel des VW Passat BlueTDI verbraucht im Schnitt 6,2 l auf 100 km und erreicht damit 33 von 50 Punkte beim ADAC-EcoTest. Der CO₂-Ausstoß beträgt 165 g/km. In der Stadt sind es 7,4 l/100 km, außerorts 5,0 l/100 km und auf der Autobahn 6,8 l/100 km. Die Reichweite fällt dank 70 Liter Tank enorm aus - über 1.000 km mit einer Tankfüllung sind problemlos möglich.

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.

Verbrauch



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

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Abgase fallen dank Rußpartikelfilter recht gering aus. Allerdings hätte man sich durch die AddBlue Einspritzung deutlich bessere NO_x-Werte erwartet. Während die NO_x-Emissionen beim Kaltstart und bei Stadtfahrten deutlich reduziert werden konnten, bringt die zusätzliche Harnstoffeinspritzung auf der Autobahn kaum Vorteile. Für die Euro6-Abgaseinstufung reicht es aber dennoch problemlos. Beim ADAC-EcoTest reicht es in diesem Kapitel für 42 Punkte. Insgesamt werden 75 Punkte und damit klar vier Sterne erreicht.

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8 Betriebskosten*

⊕ Der recht geringe Verbrauch an Diesel-Kraftstoff sorgt für niedrige Betriebskosten.

1,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

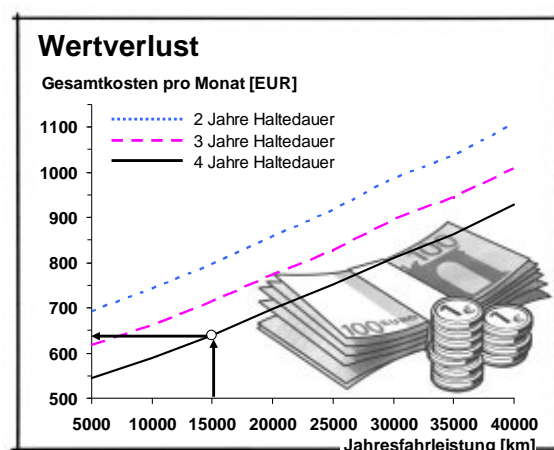
Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 28.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren ein "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Spätestens bei 150.000 km ist der Zahnriemen zu wechseln. 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. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem sehr niedrigen Niveau.

⊖ Hohe Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

4,1 Wertstabilität*

⊖ Der Restwertverlauf des VW Passat 2,0 BlueTDI zeigt sich als Limousine nicht ideal. Die geringere Beliebtheit der Limousine gegenüber dem Variant wirkt sich negativ aus. Zudem erhält die Passat Limousine mit dem Passat CC zusätzliche Konkurrenz aus dem eigenen Haus, was der Wertstabilität nicht besonders entgegen kommt. Für das Fahrzeug spricht dagegen die Euro6-Einstufung dank AddBlue-Technik.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 639 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,8

Kosten für Anschaffung*

Mit 32.875 Euro für den Passat BlueTDI mit DSG fällt der Kaufpreis nicht besonders niedrig aus. Immerhin findet man in dieser Ausstattungsvariante eine recht umfangreiche Serienausstattung vor. Die 1.500 Euro Aufpreis gegenüber dem identischen Modell ohne AddBlue-Einspritzung bringen keine Vorteile beim Verbrauch, allerdings ist man dank Euro6-Einstufung zukunftssicher unterwegs und kann sich Steuern sparen.

3,3

Fixkosten*

Die Einstufungen in den Versicherungen fallen nicht besonders günstig aus. Während die Teilkaskoeinstufung noch akzeptabel ist, langen die Versicherungen speziell bei der Haftpflicht und Vollkasko enorm zu.

⊕ Dank Euro6-Einstufung können mit dem BlueTDI gegenüber der normalen Variante Steuern gespart werden.

3,1

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen absoluten Kosten fallen für diese Klasse durchschnittlich aus. Vor allem die geringen Betriebskosten drücken die monatlichen Gesamtkosten.

DIE MOTORVARIANTEN (MIT DIESELMOTOR)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 TDI BlueMotion	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 BlueTDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	81(110)	103(140)	105(143)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1500	250/1500	320/1750	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	12,4	11,8	9,8	9,9	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	192	209	210	223
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,3 D	6,1 D	6,2 D	5,6 D	6,5 D
CO2 [g/km]	118	143	146	137	146
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/23	19/19/23	18/21/24	18/21/24	21/22/26
Steuer pro Jahr [Euro]	152	236	242	224	242
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	550	569	596	588	632
Preis [Euro]	27.125	26.475	28.150	29.650	29.375

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 Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/ 5,0/ 6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	152g/km/ 165g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4765/1820/1472 mm
Leergewicht/Zuladung	1548 kg/592 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/815 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

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	108 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	397 Euro
Monatliche Gesamtkosten	639 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/24
Grundpreis	32.875 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Xenon)	1.295 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	960 Euro°
Automatikgetriebe (DSG, Aufpreis 2.100 Euro)	Serie
Dämpferkontrolle, elektronisch (DCC)	1.045 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.295 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	540 Euro°
Parkenassistent	780 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	525 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	1.295 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/340 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/445 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 500°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	735 Euro
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	165 Euro°
Lackierung Metallic	540 Euro°
Schiebe-Hubdach	935 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen