



## VW Passat Variant 1.8 TSI Highline DSG (7-Gang)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Von außen präsentiert sich der Passat seit November 2010 als neues Auto. Setzt man sich aber hinein, erkennt man schnell das bisherige Modell. Tatsächlich handelt es sich bei dem als "neuen Passat" angepriesenen Wagen um ein umfangreiches Facelift. Das hat dem Wolfsburger aber richtig gut getan, VW hat aus einem guten Auto ein noch besseres gemacht. Die Qualität des Autos ist innen wie außen einwandfrei, man hat viel Platz für Menschen und Gepäck. Das Fahrwerk ist sicher und komfortabel abgestimmt, der 1,8-l-TSI bietet genug Kraft für flotte Fahrleistungen - nur etwas sparsamer könnte er sein. Die Preisliste offeriert zahlreiche Sicherheits- und Komfortextras, mit denen der Passat der Mittelklasse fast entwächst. Das Ganze hat aber auch seinen Preis, und der ist üppig: ab 34.850 Euro geht's los für die getestete Variante. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C5, Ford Mondeo, Honda Accord, Opel Insignia.

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

**-** teuer in der Anschaffung



### 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 mit Alu umrandeten Schaltern und Knöpfen für einen edlen Gesamteindruck. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung fällt mit knapp 540 kg sehr hoch aus. Die zulässige Anhängelast (gebremst, 12% Steigung) beträgt akzeptable 1500 kg. Wer mehr braucht, muss zu einem Diesel greifen. Die Scheinwerferbirnen lassen ohne Werkzeug wechseln, sie sind verhältnismäßig gut zugänglich.

**-** 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 selbstheilende ContiSeal-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. Das serienmäßige Halogenlicht liefert eine recht homogene Lichtverteilung, insgesamt ist das Licht nicht besonders hell. Deutlich besser können das die optionalen Xenonscheinwerfer, sie verfügen zudem über eine Kurvenlichtfunktion - dieses Extra ist in jedem Fall empfehlenswert (auch wenn es teuer ist), weil es der aktiven Sicherheit dient. Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer gibt's serienmäßig.

**+** Der linke Außen- und der Innenspiegel blenden automatisch ab (teils gegen Aufpreis), die Außenspiegel sind beheizbar. Der linke besitzt einen asphärischen Bereich. Das serienmäßige Tagfahrlicht sorgt dafür, dass der Passat auch am Tag besser wahrgenommen wird, ohne gleich die volle Beleuchtung anschalten zu müssen. Vorne und hinten verfügt der Passat über Einparkensoren, gegen Aufpreis auch über einen automatischen Einparkassistenten, der in Längs- und in Querparklücken einparkt und dem Fahrer nur das Gasgegn und Bremsen überlässt. Zusätzlich kann man auch eine Heckkamera ordern.

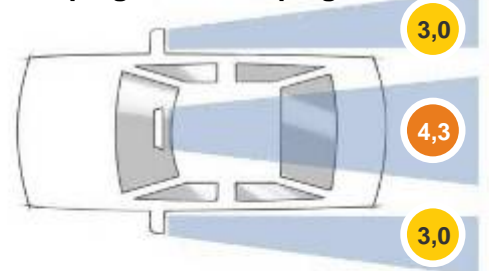


Nicht versenkbare Kopfstützen stören die Sicht nach hinten.

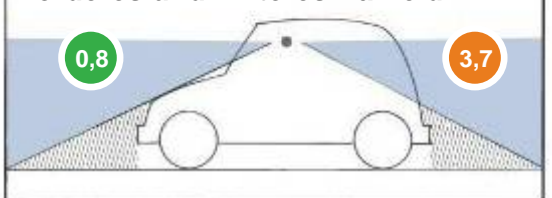
#### Rundumsicht



#### 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.

### 3,1 Ein-/Ausstieg

Der Passat Variant ist recht lang, aber nicht besonders hoch; damit fällt das Ein- und Aussteigen nicht besonders bequem. Vor allem die voluminösen Türschweller gilt es zu überwinden. Der Abstand zwischen Sitzfläche und Oberkante Türöffnung fällt nicht groß aus, dadurch müssen speziell hochgewachsene Passagiere den Kopf beim Einsteigen einziehen. Hinten stört vor allem der breite Schweller beim Einsteigen.

**+** 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 Außenspiegeln ist in der Aufpreisliste zu finden. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen Sitzenden 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. Diese Problematik spielt mit dem optionalen schlüssellosen Zugang keine Rolle. Mit der Fernbedienung verriegelte Türen lassen sich vom Innenraum aus mit dem Öffner oder Schalter nicht mehr aufsperrern (Safe Lock Sicherung). Abhilfe: zweimal hintereinander verriegeln, dann kann man von innen wieder aufsperrern.

### 1,2 Kofferraum-Volumen\*

**+** Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 465 Liter. Bei geklappten Rücksitzlehnen sind es sogar 900 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Sperrige Gegenstände lassen sich dank der zweckmäßigen Form gut unterbringen.



**Der Passat Variant lässt mit einem Kofferraum von 465 l Volumen kaum Wünsche offen, muss sich aber Konkurrenten, wie dem Ford Mondeo Turnier mit 530 l Volumen, geschlagen geben.**

### 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.

**-** Es gibt nur eine Lampe im Dachhimmel über dem Kofferraum - das ist zu wenig, denn wenn die Gepäckraumabdeckung geschlossen ist, bleibt es im Ladeabteil dunkel.

### 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 zusätzlich 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 optional erhältlich.

1,7

## INNENRAUM

1,2

### Bedienung

⊕ Der Passat ist funktionell und mit geringem Kraftaufwand zu bedienen. Vieles wird elektrisch unterstützt, wie die Fenster, die Außenspiegel, die Feststellbremse, die auch Notbremsfunktion hat, und die Vordersitze (optional). 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, nur die Höhen sind etwas zu stark betont. 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 vernünftig erkennbare 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 etwas zu weit unten angebracht.



**Wie von Volkswagen gewohnt sind die Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität so gut wie einwandfrei.**

1,7

### Raumangebot vorne\*

⊕ Große Innenbreite und große Kopffreiheit sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für über 1,95 m große Personen zurückschieben.

2,8

### Raumangebot hinten\*

⊕ Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist viel Platz vorhanden, erst Mitfahrer über 1,86 m Größe stoßen mit dem Kopf am Dach an. Die Kniefreiheit würde auch für noch größere Menschen reichen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Die Rücksitze des Testwagens enthielten integrierte Kindersitze, ohne diese steht etwas mehr Kopffreiheit zur Verfügung.

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



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,86 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

1,8

## 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 gut geschluckt. Während im Sport-Modus das Fahrwerk straff anspricht und Wank- sowie Seitenneigung kaum vorhanden sind, zeigen sich im Comfort-Modus tendenziell Sänftenqualitäten. Der Passat lässt dann noch weniger 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 die Karosserie mehr in Bewegung. Aber für solche Strecken gibt es den sehr ausgewogenen Normal-Modus. Auch bei beladenem Fahrzeug ändert sich die Dämpfercharakteristik kaum.

1,8

### Sitze

Testauto mit optionalen elektrisch einstellbaren Vordersitzen. Die optionalen integrierten Kindersitze sind die ideal für die Sitzflächenpolsterung hinten - wer die Sitzröhre also nicht braucht, kann sich diese Option zu Gunsten einer bequemeren Polsterung sparen.

**+** Die großen höhen- und neigungseinstellbaren Vordersitze sind komfortabel gepolstert und bieten auch dank weniger rutschiger Alcantara-Polsterung einen ordentlichen Seitenhalt. An der Rückenunterstützung gibt's nichts auszusetzen, sie ist dank in Intensität und Höhe einstellbarer Lordosenstützen (Option) einwandfrei. Die Lehnen sind hoch. Die Rückbank hat Ausformungen für zwei Personen, die Schräge der Lehne ist angenehm. Der Seitenhalt hinten ist zwar nicht optimal, aber klassenüblich. So kann man hinten auch lange Fahrten stressfrei zurücklegen.

**-** Für große Personen bietet die Rückbank etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

1,8

### Innengeräusch

**+** Der Geräuschpegel ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche niedrig, einzig Windgeräusche nehmen dann hörbar zu. Der Motor ist im Innenraum kaum zu hören, nur unter Last kann man ihn wahrnehmen. Gemessen bleiben die Innengeräusche bis 130 km/h im niedrigen Bereich.

2,2

### Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne zwar recht zügig an, braucht aber ihre Zeit, bis sie den Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt hat. Hinten sind Ansprechen und Wirksamkeit geringfügig schlechter.

+ 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.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen\*

+ Der 1,8-l-Benziner wird von einem Turbolader zwangsbeatmet. So mobilisiert er 160 PS und ein maximales Drehmoment von 250 Nm - letzteres schon bei niedrigen 1.500 U/min. Niedrige Drehzahlen reichen völlig aus, um flüssig im Verkehr mitschwimmen zu können. Fordert man volle Leistung, dreht der Motor eifrig nach oben und setzt den nicht gerade leichten Passat Variant flott in Bewegung. So sind Überholmanöver schnell absolviert. Ab 150 km/h geht die Beschleunigung aber spürbar langsamer vonstatten.

### 1,3 Laufkultur

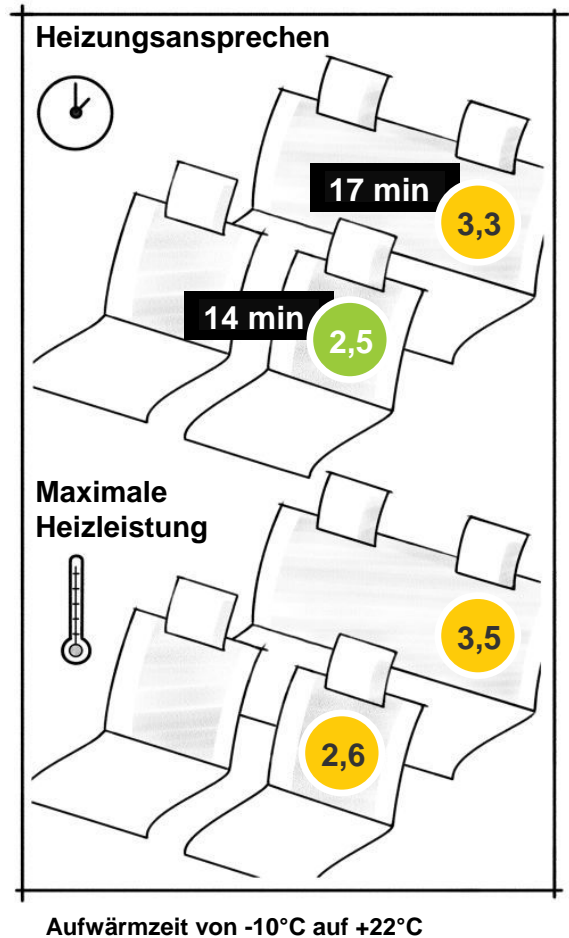
+ Die meiste Zeit bekommt man von dem laufigen Vierzylinder so gut wie nichts mit, nur unter Last dringt ein kerniges Geräusch in den Innenraum, das aber immer noch als dezent durchgehen kann. Vibrationen spürt der Fahrer so gut wie keine, selbst beim Ausdrehen hält die Kapselung Dröhnen weitgehend zurück.

## 1,5 Schaltung

+ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Schaltstufen sehr schnell, ganz ruckfrei gelingt das aber nicht. Immerhin spürt der Fahrer bei den Schaltvorgängen weniger die Leistungsschwankungen des Motors, wie es sonst bei anderen Modellen mit diesem Getriebe feststellbar war. Der Schalthebel lässt sich gut bedienen, der Fahrer hat zusätzlich die Möglichkeit, mit den Schalt paddeln am Lenkrad die Gangwahl zu beeinflussen. Auch im Automatik-Modus wird der eingelegte Gang angezeigt.

## 1,0 Getriebeabstufung

+ Die sieben Gänge passen einwandfrei 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.



1,9

## FAHREIGENSCHAFTEN

1,8

### 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 Variant beim ersten Einlenken zum Untersteuern, das sich allerdings beim Gegenlenken in leichtes Übersteuern wandelt. Das nach außen drängende Heck wird aber durch effektive ESP-Eingriffe eingebremst. Einerseits ergibt das ein eher agiles Handling, weil sich das Auto durch den Lastwechsel in die Kurve eindreht, andererseits kann es einen ungeübten Fahrer auch etwas überraschen. Sicher und leicht beherrschbar ist der Passat aber in jedem Fall.

1,5

### Kurvenverhalten

⊕ In Kurven verhält sich der Passat Variant 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.

2,0

### Lenkung\*

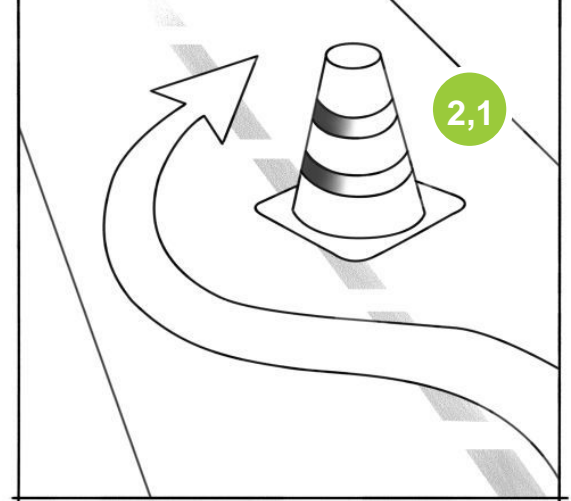
⊕ Die Lenkung spricht schnell an, ohne dabei nervös zu wirken. Sie ist zielgenau und vermittelt ein gutes Gefühl zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit (geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung) macht das Auto handlich, wobei der Wendekreis durchschnittlich groß ist (knapp 11,6 m).

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. Der serienmäßige Notbremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, in Notsituationen das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

#### 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.

1,8

## SICHERHEIT

1,6

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Passat Variant ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Eine Müdigkeitserkennung fordert den Fahrer auf, bei Bedarf eine Pause zu machen. Bei ESP-Eingriffen wird durch einen leichten Lenkimpuls dem Fahrer eine Lenkempfehlung gegeben, um das Fahrzeug besser zu stabilisieren. ContiSeal-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 Abbiegelicht und Kurvenlicht, wodurch der Kurvenverlauf besser ausgeleuchtet wird. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz und schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Ein Abstandsregelsystem mit Stop&Go-Funktion (bei Automatik) inkl. Kollisionswarner und autonomer City-Notbremsfunktion ist ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen. In der Aufpreisliste findet sich auch ein aktiver Spurhalte-Assistent.

1,7

### Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der VW Passat Variant bietet dank sehr steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Das Vor-Facelift-Modell wurde als Limousine getestet und erhielt 2010 insgesamt 33 Punkte für sehr guten Insassenschutz, das reicht für die vollen fünf Sterne. 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 stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

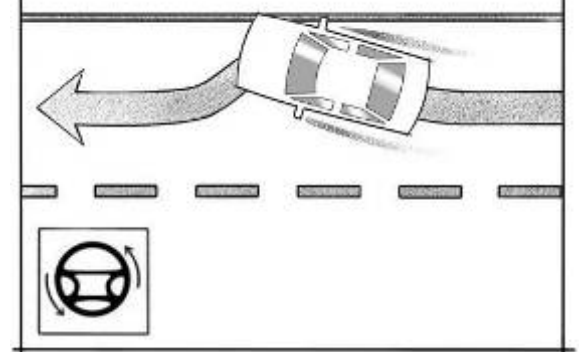
⊖ Die Kopfstützen hinten bieten nur Personen bis 1,65 m guten Schutz - das ist eindeutig zu wenig. Ohne die integrierten Kindersitze liegt die Sitzfläche eine Idee tiefer, so dass die Kopfstützen für bis zu 1,70 m große Menschen reichen, aber auch das ist deutlich zu wenig.

#### Einschlafwarner



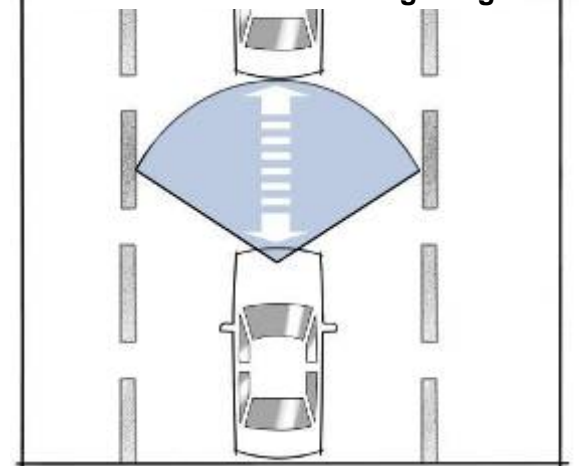
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

#### 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.

#### 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.



## 1,5 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 (Crashtest nach EuroNCAP-Norm, 2010, mit Limousine vor Facelift, vergleichbare Ergebnisse beim Kombi zu erwarten). Zwei Kindersitze lassen sich nebeneinander problemlos befestigen, mit den vorhandenen Gurten oder auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen auch per Isofix. Für diese Plätze sind integrierte Sitzerrhöhungen erhältlich (im Testwagen vorhanden). 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.

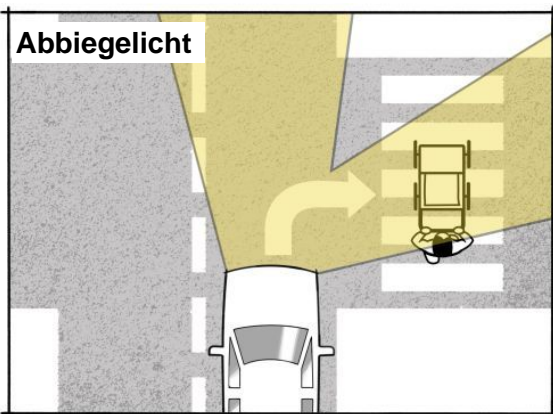
## 2,9 Fußgängerschutz

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 19 von max. 36 Punkten und damit zwei Sterne erreicht (Crashtest nach EuroNCAP-Norm).

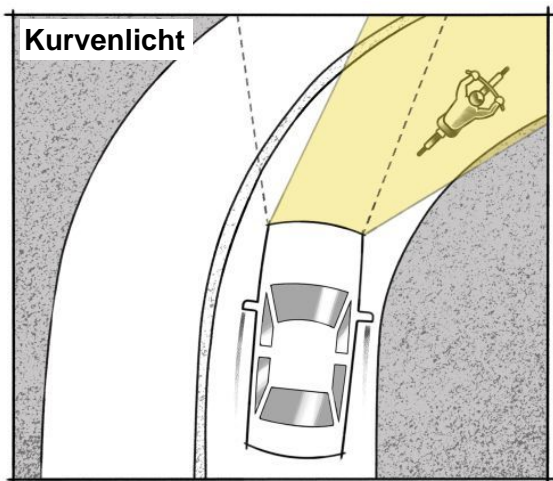
## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

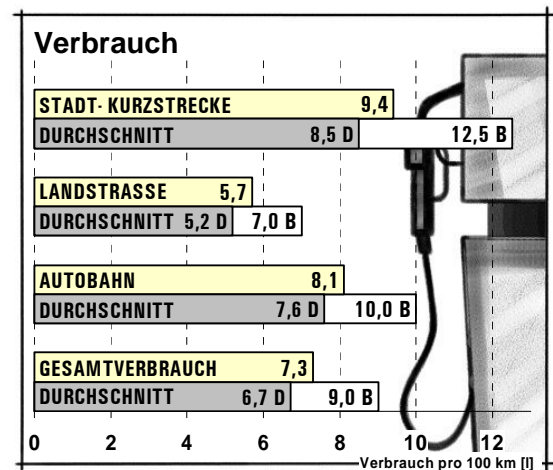
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Passat Variant mit dem 1,8-l-TSI-Motor liegt bei 7,3 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 167 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dieser Wert für immerhin 32 Punkte. Innerorts benötigt der Kombi 9,4 l, außerorts moderate 5,7 l und auf der Autobahn 8,1 l Super pro 100 km.



**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.



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

---

## 1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen niedrig, nur das Kohlenmonoxid ist besonders im anspruchsvollen Autobahnzyklus auffällig - typisch bei Benzinern. Weil der Passat hier kein mustergültiger Saubermann ist, kann er auch nur 46 von 50 möglichen Punkten erzielen - das ist natürlich immer noch ein sehr gutes Ergebnis. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten kommt der Kombi auf 78 Punkte im ADAC EcoTest - das reicht für vier von fünf Sterne.

---

## 2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 3,2 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Vergleich zu Konkurrenten in der Klasse nicht gerade niedrig ausfällt, kann der Passat hier nur eine durchschnittliche Note erzielen.

---

### 1,6 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der VW Passat 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.

⊕ Der Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

---

### 1,6 Wertstabilität\*

⊕ Der Passat Variant hat ganz neu ein Facelift bekommen, zusätzlich hilft dem Wagen sein gutes Image beim Wiederverkauf. Damit wird dem Wolfsburger ein guter bis sehr guter Restwertverlauf prognostiziert.

---

### 4,1 Kosten für Anschaffung\*

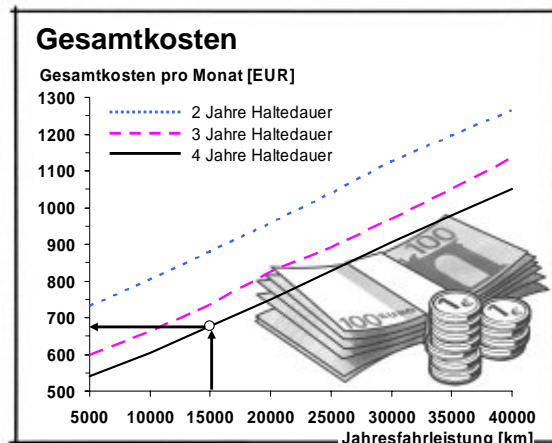
⊖ Mit einem Anschaffungspreis von fast 35.000 Euro liegt diese Variante des Passat im sehr teuren Bereich. Zwar umfasst die Ausstattung im Sicherheitsbereich alles Nötige und auch Komfortelemente wie eine Klimaautomatik sind serienmäßig mit an Bord - dennoch ist es kein Problem, das Auto mit mal mehr, mal weniger wichtigen Extras auf über 50.000 Euro aufzurüsten.

## 1,7 Fixkosten\*

⊕ Bei den festen Kosten kann diese Passat-Variante wieder punkten. Der Staat verlangt niedrige 126 Euro Steuern im Jahr und auch die Versicherer stufen den Kombi moderat ein. Haftpflicht und Vollkaskoversicherung sind günstig, nur die Teilkasko-Kosten liegen im durchschnittlichen Bereich.

## 3,3 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, kann sich der Passat Variant 1.8 TSI DSG im Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Zwar sind die Fixkosten günstig und die laufenden Kosten auch nicht besonders hoch - der absolute Wertverlust in Euro und Cent macht den Wolfsburger aufgrund seines hohen Anschaffungspreises aber zu einem teuren Vergnügen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 677 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TSI	1.6 TDI BMT	2.0 TDI BMT	2.0 TDI BMT	1.4 TSI EcoFuel
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1798	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968	4/1390
Leistung [kW(PS)]	90(122)	118(160)	155(210)	77(105)	103(140)	125(170)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1500	250/1500	280/1700	250/1500	320/1750	350/1750	220/1500
0-100 km/h[s]	10,6	8,7	7,7	12,5	10,0	8,8	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	218	235	193	210	224	212
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	7,3 S	7,6 S	4,7 D	4,9 D	5,0 D	4,9 G
CO2 [g/km]	149	160	169	116	120	123	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/19	15/18/20	17/19/23	17/18/19	17/19/22	16/20/25	15/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	86	116	138	152	190	190	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	562	625	686	523	544	k.A.	527
Preis [Euro]	25.425	30.225	33.150	27.225	29.025	32.650	30.825

### 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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1798 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/45ZR17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,9 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>7,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,4/ 5,7/ 8,1 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	165g/km / <b>167g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4771/1820/1516 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1590 kg/540 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>465 l/900 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>955 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>150 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>48 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>73 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>406 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>677 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/20
Grundpreis	34.850 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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

Standheizung	1480 Euro
Abbieglicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Müdigkeitserkennung	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	965 Euro°
Automatikgetriebe (7-Gang-DSG)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	142 Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	535 Euro
Tempomat	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/370 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	555 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 660°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	870 Euro
Lackierung Metallic	550 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	1185 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,9

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen