



VW Passat 2.0 BlueTDI Highline DSG (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Von außen ist der Passat inzwischen eine elegante Erscheinung und lässt das ehemalige Biedermann-Image vergessen. Viel Chrom und LED-Beleuchtung machen aus ihm einen klassisch-noblen VW. Innen gefällt die nüchterne und mit Liebe zum Detail gestaltete Einrichtung. Die Verarbeitung ist einwandfrei, an der Funktionalität gibt es ebenso wenig auszusetzen. Technisch ist der neue Passat nach umfangreichem Facelifting auf der Höhe der Zeit (ACC, City-Notbremsfunktion, Lane-Assist, usw.), viel Komfort und ein sicheres Fahrverhalten bietet er ohnehin. Eine Besonderheit ist der Euro-6-Diesel: Dank seines aufwendigen AdBlue-Systems zur Abgasreinigung fährt der BlueTDI sehr sauber und bleibt dabei angemessen sparsam. Unterm Strich ein gelungenes Gesamtpaket, das aber auch seinen Preis hat: ab 35.750 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** mit Euro 6: BMW 320d BluePerformance.

+ sehr gute Verarbeitung, viel Platz im Innenraum, funktionelle Bedienung, langstreckentaugliche Sitze, komfortable Federung (mit DCC), hohe aktive und passive Sicherheit, besonders sauberes Abgas

- teuer in der Anschaffung, Kofferraum-Zugänglichkeit nicht optimal

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



ADAC-URTEIL



2,3

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 dem Dach dürfen Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung fällt mit knapp 530 kg sehr hoch aus. Die zulässige Anhängelast (gebremst) beträgt akzeptable 1800 kg. Die Scheinwerferbirnen lassen sich 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) hat keinen Platz, dort sitzt der AdBlue-Tank. Selbstheilende ContiSeal-Reifen sind aber gegen Aufpreis erhältlich. Dünne, verchromte Seitenleisten können kaum vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren schützen.

2,3

Sicht

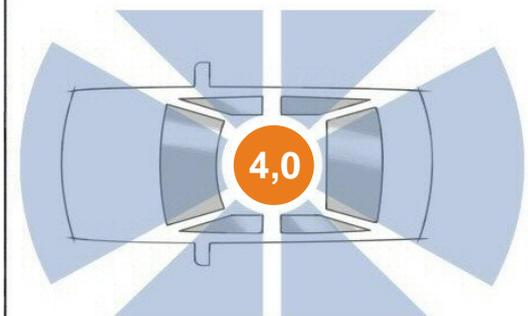
Vorn ist die Karosserie durch die abfallende Front übersichtlich, zur Seite aber weniger, wegen der breiten B-Säulen. Beim Blick nach hinten (auch im Rückspiegel) stören die äußeren Kopfstützen der Rückbank, weil sie nicht wegklappbar sind, und allgemein die hohe Hutablage. Das serienmäßige Halogenlicht 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. Separates Abbiegelicht im Bereich der Nebelscheinwerfer gibt's serienmäßig.

⊕ Der linke Außen- und der Innenspiegel blenden automatisch ab (Serie), die Außenspiegel sind beheizbar. Der linke besitzt einen asphärischen Bereich. Das serienmäßige Tagfahrlicht (moderne LED-Leuchten bei Xenonlicht) 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 Gasgeben und Bremsen überlässt.

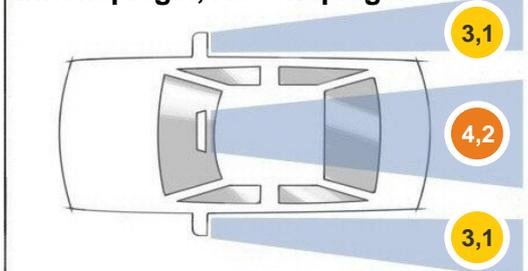


Nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine bessere Sicht nach schräg hinten.

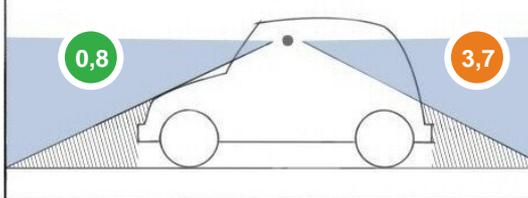
Rundumsicht



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.

Zusätzlich kann man auch eine Heckkamera ordern, die bei der Limousine schmutzgeschützt hinter dem VW-Emblem versteckt ist und nur bei Bedarf ausklappt - gerade für den Winter eine sehr gute Lösung.

2,6

Ein-/Ausstieg

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

+ Türen, Fenster und das aufpreispflichtige Schiebedach lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln bzw. öffnen und schließen. Serienmäßig 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. VW weist auf diese Anti-Diebstahl-Sicherung extra im Display bei jedem Aussteigen hin (inkl. Erinnerungston).

1,5

Kofferraum-Volumen*

+ Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 480 Liter. Bei geklappten Rücksitzlehnen sind es 810 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 480 l Volumen erreicht der Kofferraum des Passats Oberklassenniveau.

3,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, sie schwingt von alleine nach oben. Optional gibt es die Funktion automatisches Öffnen, wenn man unten an die Heckschürze mit dem Fuß drückt. Das Einladen des Gepäcks wird durch die recht kleine Ladeöffnung nicht unbedingt erleichtert, zudem die Ladekante außen 73 cm über der Straße liegt. Beim Ausladen stört die innere Bordwand von knapp 19 cm, über die das Ladegut gehoben werden muss. Das Format des Kofferraums an sich ist zweckmäßig.

- Nur eine Lampe im Kofferraum ist etwas wenig, entsprechend spärlich die Ausleuchtung. Von Nachteil ist die Tiefe des Kofferraums in Kombination mit der kleinen Öffnung, denn zur Rückbanklehne hin gerutsche Gegenstände lassen sich nur umständlich wieder erreichen und hervorholen. Nervig ist die Kofferraumklappe beim Schließen, es gibt zwar praktische Griffmulden innen in der Verkleidung, aber meist muss man außen von oben nachdrücken.

2,4 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). Eine Durchladeluke ist immer vorhanden, einen Skisack dazu gibt es gegen Aufpreis. Seitlich befinden sich praktische Ablagen für Kleinigkeiten, die nicht im Kofferraum herumrutschen sollen.

1,8 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 serienmäßig. 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. Aktivierte Nebelscheinwerfer werden nur mit einer Leuchte am Lichtschalter angezeigt. Die Klimaanlage-Einsteller sind etwas zu weit unten angebracht.



Wie von VW gewohnt ist die Funktionalität und Qualitätsanmutung einwandfrei.

1,8 Raumangebot vorne*

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

3,1 Raumangebot hinten*

Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist genug Platz vorhanden, aber schon für Mitfahrer über 1,83 m Größe wird's im Kopfbereich eng.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,83 m bequem Platz.

Die Kniefreiheit würde auch für noch größere Menschen reichen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).

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

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. Es zeigt sich bei langen Bodenwellen auf der Autobahn ein wenig mehr Nachschwingen, wellige und kurvige Landstraßen regen die Karosserie mehr an. 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 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.

1,6 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche niedrig, einzig Windgeräusche nehmen dann hörbar zu. Der Motor ist im Innenraum wenig zu hören, nur unter Last dringt sein kerniges Dieselgeräusch zu den Insassen durch. Gemessen bleiben die Innengeräusche bis 130 km/h im niedrigen Bereich.

2,3 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 etwas schlechter.

⊕ Die Klimaautomatik (Serie) arbeitet feinfühlig und situationsangepasst. Die Temperatur kann fahrer- und beifahrerseitig unabhängig eingestellt werden. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Die Luftmengenverteilung kann frei zwischen oben, Mitte und unten gewählt werden, aber nur für links und rechts gemeinsam. Ein Pollenfilter und ein Aktivkohlefilter sind serienmäßig.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Der bekannte 2,0-l-TDI leistet 140 PS und 320 Nm Drehmoment. Im nicht gerade leichten Passat kann er für ordentliche Fahrleistungen sorgen, üppig motorisiert kommt man sich freilich nicht vor. Zwischenspurts sind schnell genug erledigt, um auch bei einem Überholmanöver nicht nervös werden zu müssen. Erstaunlich hoch liegt die Höchstgeschwindigkeit von 211 km/h, sie wird aber nur nach langem Anlauf erreicht.

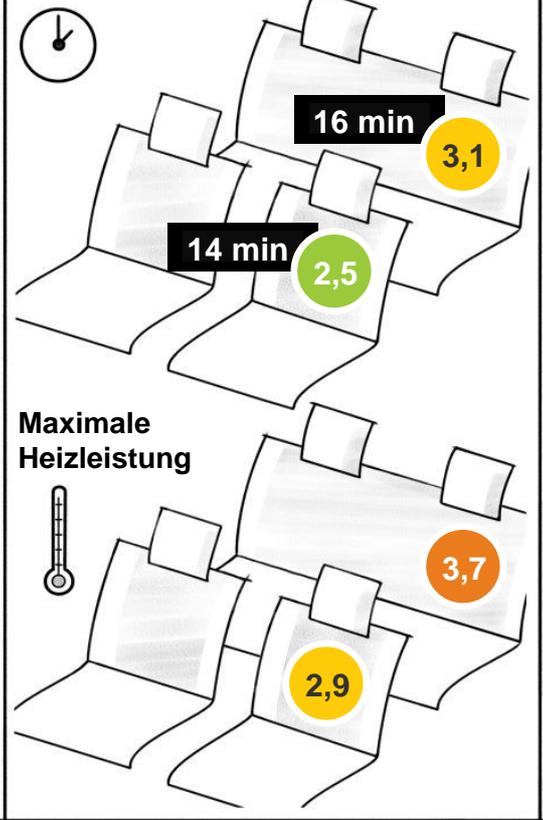
2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel läuft über den gesamten Drehzahlbereich recht kultiviert, es treten nur leichte Vibrationen im Innenraum auf. Auch akustisch hält sich der Selbstzünder zurück, Brummgeräusche sind nur schwach bei ganz niedrigen Drehzahlen zu vernehmen. Insgesamt ein harmonischer Motor, der auch auf langen Strecken ein angenehmer Begleiter bleibt.

1,3 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Schaltstufen sehr schnell, vollends ruckfrei gelingt das aber nicht, gerade dann, wenn man nicht gleichmäßig, sondern eher hektisch am Gaspedal agiert. Der Fahrer spürt bei den Schaltvorgängen kaum die Leistungsschwankungen des Motors. Insgesamt gehört das Sechsgang-DSG von VW zu den besten Doppelkupplungsgetrieben in Großserien-PKWs. Der Schalthebel lässt sich gut bedienen, der Fahrer hat zusätzlich die Möglichkeit, mit den Schaltpaddeln am Lenkrad die Gangwahl zu beeinflussen. Auch im Automatik-Modus wird der eingelegte Gang angezeigt. Optional kann man für 50 Euro Aufpreis den Freilauf ordern: Immer wenn der Fahrer vom Gas geht, kuppelt die Automatik aus und das Auto rollt im Leerlauf. Die Funktion bringt nur in wenigen speziellen Situationen einen Verbrauchsvorteil, bei zügiger Autobahnfahrt nervt aber das verzögerte Ansprechen auf Gasbefehle, wenn man zuvor vom Gas runter gegangen war. Die Funktion sollte im Bordmenü abschaltbar sein, dann wäre es eine überlegenswerte Option.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,0 Getriebeabstufung

+ Die sechs 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 beim ersten Einlenken zum Untersteuern, das sich allerdings beim Gegenlenken in leichtes Übersteuern wandelt. Das Heck drängt leicht nach außen, wird aber durch effektive ESP-Eingriffe abgebremst. Das leichte Eindrehen beim Lastwechsel ergibt ein eher agiles Handling. Sicher und leicht beherrschbar ist der Passat aber in jedem Fall.

1,5 Kurvenverhalten

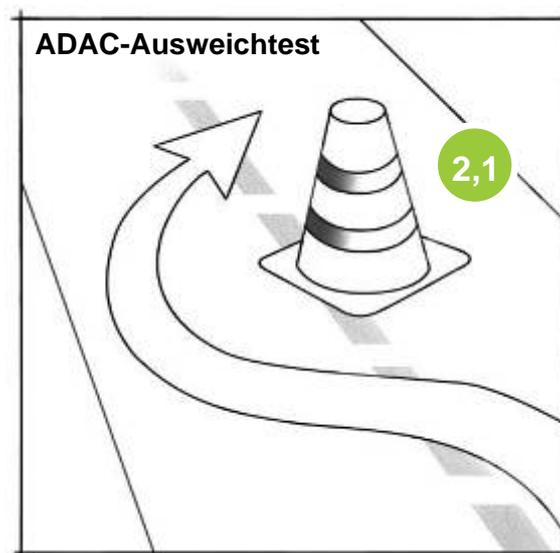
+ In Kurven verhält sich der Passat leicht untersteuernd, für Ungeübte sicher - die möglichen Querschleunigungen sind sehr hoch. Wird eine Kurve doch einmal zu schnell angefahren, unterstützt das ESP den Fahrer, durch angepasstes Abbremsen und automatisches Gaswegnehmen nicht von der Fahrbahn abzukommen.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

1,9 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 11,5 m).

2,2 Bremse

+ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Passat durchschnittlich 37,5 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.



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

⊕ Der Passat 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.

Passive Sicherheit - Insassen

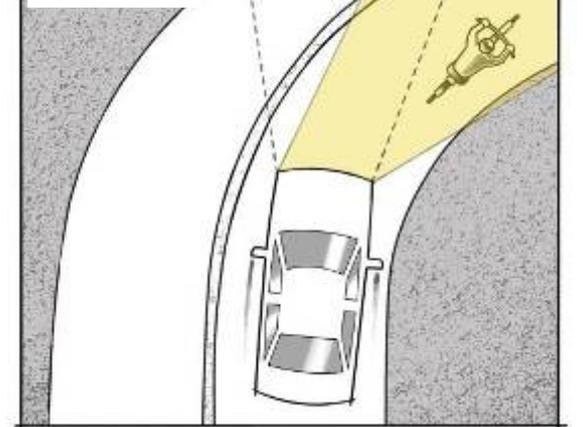
⊕ Der VW Passat bietet dank sehr steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Das Vor-Facelift-Modell wurde als Limousine getestet und erhielt 2010 insgesamt 33 Punkte für sehr guten Insassenschutz, das reicht für die vollen fünf Sterne. Die Kopfstützen der Vordersitze sind selbst für 1,90 m große Personen noch hoch genug, durch den geringen Abstand zu den Köpfen können sie gut wirken. Die Insassen vorne werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt; für hinten erhält der Fahrer im Display eine Übersicht über den Anschnallstatus. 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 1,70 m guten Schutz - im Notfall kann der Dachhimmel aber eine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen, so dass die eher niedrigen Kopfstützen keinen besonderen Sicherheitsmangel darstellen.

Einschlafwarner



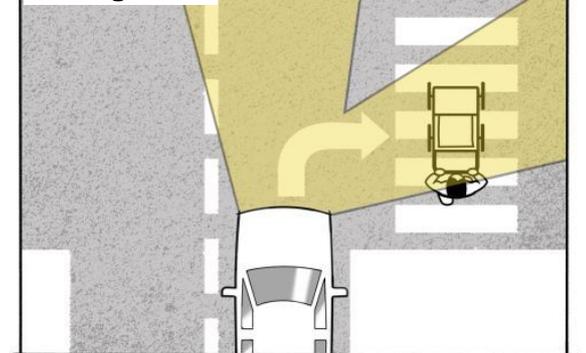
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Kurvenlicht



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

Abbiegelicht



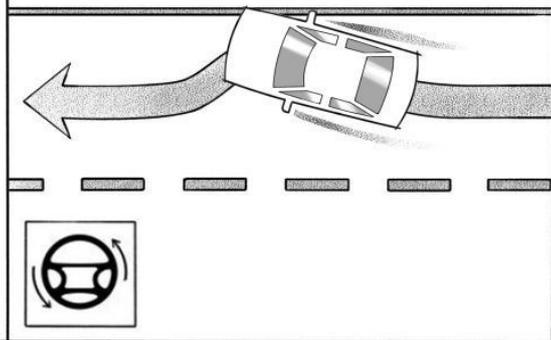
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,5 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 Facelift zu erwarten). Zwei Kindersitze lassen sich nebeneinander problemlos befestigen, mit den vorhandenen Gurten oder auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen auch per Isofix plus Ankerhaken. Für diese Plätze sind integrierte Sitzerrhöhungen erhältlich. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch Kindersitze befestigt werden. Alle Fenster haben einen früh wirkenden Einklemmschutz.

⊖ Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher.

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.

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 mit dem Vor-Faceliftmodell).

1,7 UMWELT/ECOTEST

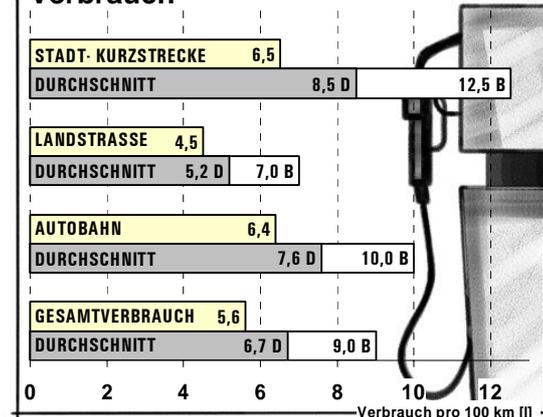
2,2 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Passat BlueTDI mit DSG liegt bei 5,6 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 146 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dieser Wert für gute 38 Punkte. Innerorts benötigt die Limousine 6,5 l, außerorts günstige 4,5 l und auf der Autobahn 6,4 l Diesel pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen sehr niedrig, dank SCR-System mit AdBlue-Einspritzung sind selbst die Stickstoffoxid-Werte sehr gering. So kann der Passat BlueTDI mit 49 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe das bisher zweitbeste Ergebnis für einen Diesel einfahren. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der BlueTDI auf 87 Punkte im ADAC EcoTest - das reicht für vier von fünf Sternen.

Verbrauch



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

2,6

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Passat mit dem Diesel moderat sparsam umgeht, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

1,9

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 Zahnriemen muss nur alle 210.000 km ersetzt werden.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Auch die Ausgaben für den Reifenersatz bleiben bei Verwendung der günstigen Seriengröße auf einem erfreulichen Niveau. Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

2,1

Wertstabilität*

⊕ Dem Passat wird mit dem modernen BlueTDI ein guter Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass moderne und aktuelle Technik an Bord ist und der Motor sowohl sparsam als auch besonders sauber ist. Auch wenn es noch keine besonderen steuerlichen Anreize für einen Euro-6-Motor gibt, wird sich der Aufpreis beim Verkauf sicher lohnen, weil in Zukunft Euro 6 Standard sein wird.

3,6

Kosten für Anschaffung*

Die Kosten für die Anschaffung des Passat BlueTDI liegen wahrlich nicht günstig: 35.570 Euro für die Highline-Ausstattung. Immerhin bietet der Passat in dieser Version neben der notwendigen Sicherheitsausstattung auch Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik und Leder-Alcantara-Sitze. Dahingehend relativiert sich dann der Preis. Allerdings ist es auch kein Problem, den Anschaffungspreis auf über 50.000 Euro zu treiben, wenn man fleißig in der umfangreichen Optionsliste Kreuzchen setzt.

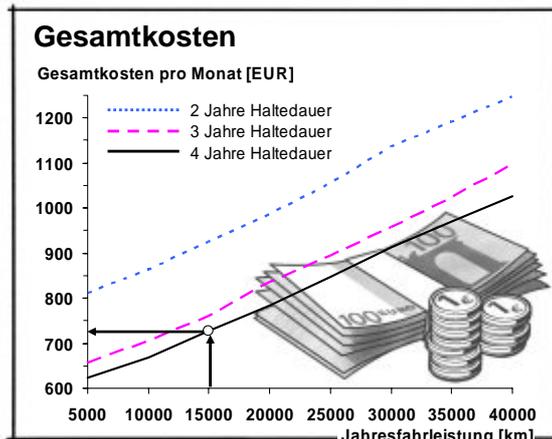
3,3

Fixkosten*

Die KFZ-Steuer liegt bei 220 Euro pro Jahr, das geht für einen Diesel in Ordnung. Hier kann der BlueTDI auch von der modifizierten Steuer mit CO₂-Anteil profitieren. Zusätzlich erhält der Eigner einen einmaligen Steuerbonus von 150 Euro für die Euro-6-Einstufung - das wiegt freilich den Aufpreis von 1.175 Euro für das aufwendige Abgasreinigungssystem nicht auf. Sehr ungünstig liegen die Einstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung.

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Passat BlueTDI Highline, kann er sich im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Günstig fallen die Betriebskosten aus, höher sind die Aufwendungen für die festen jährlichen Kosten und den absoluten Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 728 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	3.6 V6	1.6 TDI BMT	2.0 TDI BMT	2.0 TDI BMT	1.4 TSI EcoFuel
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1390	4/1798	4/1984	6/3597	4/1598	4/1968	4/1968	4/1390
Leistung [kW(PS)]	90(122)	118(160)	155(210)	220(300)	77(105)	103(140)	125(170)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1500	250/1500	280/1700	350/2400	250/1500	320/1750	350/1750	220/1500
0-100 km/h[s]	10,3	8,5	7,6	5,5	12,2	9,8	8,6	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	220	238	250	195	211	227	214
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,5 S	7,9 S	10,0 S	4,7 D	5,0 D	5,0 D	4,7 kg G
CO2 [g/km]	145	160	169	215	114	119	120	117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/19	16/19/23	17/19/23	17/22/23	19/19/22	19/20/24	20/22/25	16/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	78	116	138	262	152	190	190	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	661	710	772	1053	627	660	696	625
Preis [Euro]	24.425	29.225	32.150	41.425	26.225	28.025	31.650	29.825

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	211 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/ 4,5/ 6,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	135g/km / 146g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4769/1820/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1600 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1250 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	472 Euro
Monatliche Gesamtkosten	727 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/20/24
Grundpreis	35.750 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

Standheizung	1480 Euro
Abbieglicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Müdigkeitserkennung	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1195 Euro°
Automatikgetriebe (6-Gang-DSG)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	ab 142°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1420 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	535 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1420 Euro°

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 (Glas)	955 Euro
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen