



VW Passat 1.8 TSI Comfortline

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Früher war der Passat ein praktisch-günstiges Familienfahrzeug von mäßiger Attraktivität. Heute steht man vor einer noblen Limousine und ist erstaunt, dass sie den selben Namen trägt. Die Verarbeitung ist einwandfrei, an der Funktionalität gibt es ebenso wenig auszusetzen. Technisch ist der Passat nach umfangreichem Facelift auf der Höhe der Zeit (ACC, City-Notbremsfunktion, Lane-Assist, usw.); viel Komfort und sicheres Fahrverhalten bietet er ohnehin. Der 1.8 TSI Motor überzeugt, der Direkteinspritzer läuft ruhig, bietet ordentliche Fahrleistungen, hat einen vorbildlich geringen Schadstoffausstoß, und auch der Verbrauch hält sich in erträglichen Grenzen. Unterm Strich ein gelungenes Gesamtpaket, das seinen Preis hat: ab 29.650 Euro.

Karosserievarianten: Kombi. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C5, Ford Mondeo, Honda Accord, Opel Insignia.

+ sehr gute Verarbeitung, viel Platz auf den vorderen Plätzen, funktionelle Bedienung, langstreckentaugliche Sitze, komfortable Federung (mit DCC), hoher Sicherheitsstandard, besonders niedriger Schadstoffausstoß, kräftiger und laufruhiger Motor

- teuer in der Anschaffung, Kofferraum-Zugänglichkeit nicht optimal



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. Der Unterboden wurde großzügig mit Kunststoffplatten verschlossen, wodurch unnötige Luftwirbel und somit ein erhöhter Kraftstoffverbrauch verhindert werden. Auf dem Dach dürfen Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung fällt mit knapp 530 kg sehr hoch aus. Der Testwagen stand auf selbstheilenden ContiSeal-Rädern.

⊖ Wagenheber und Schraubenschlüssel fehlen. Dünne, verchromte Seitenleisten können kaum vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren schützen.

2,3

Sicht

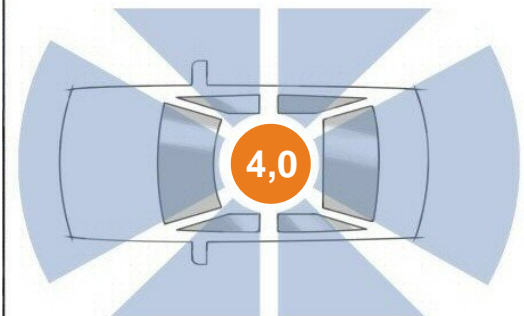
Vorn ist die Karosserie durch die abfallende Front übersichtlich, zur Seite aber weniger, wegen der breiten B-Säulen. Beim Blick nach hinten (auch im Rückspiegel) stören die äußeren Kopfstützen der Rückbank, weil sie nicht wegklappbar sind, und allgemein die hohe Hutablage.

⊕ 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. Die Xenonscheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelicht und dynamischem Fernlichtassistenten gehört zum Besten was aktuell auf dem Markt erhältlich ist. Je nach Fahrsituation und Gegenverkehr werden unterschiedliche Beleuchtungsprogramme aktiviert und somit die Fahrbahn großzügig und blendfrei ausgeleuchtet. Vorn und hinten verfügt der Passat über Einparksensoren, gegen Aufpreis auch über einen automatischen Einparkassistenten (im Testwagen verbaut), der in Längs- und in Querparklücken einparkt und dem Fahrer nur das Gasgeben und Bremsen überlässt. 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.

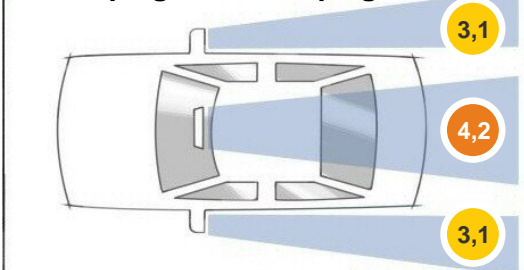


Nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine bessere Sicht nach schräg hinten.

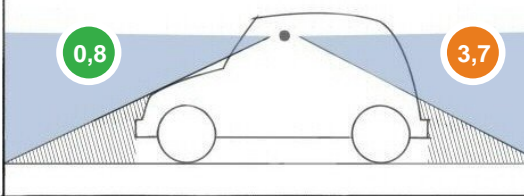
Rundumsicht



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.

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.

⊕ Das Keyless-Access-System ermöglicht ein Ent- und Verriegeln des Fahrzeugs per Fingertipp an den Türgriffen, der Fahrzeugschlüssel muss nur mitgeführt werden. 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.

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 Oberklasseniveau.

3,3

Kofferraum-Zugänglichkeit

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.

⊕ 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 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 gerutschte 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. Klappt man die Rücksitze um, so entsteht keine ebene Ladefläche, was das Durchschieben von Gepäckstücken erschwert.

2,4

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vorklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. Gegen Aufpreis kann auch die Beifahrersitzlehne umgeklappt werden (im Testwagen nicht vorhanden). 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. Auch unter dem Kofferraumboden findet man ein großzügiges Staufach.

1,7 INNENRAUM

1,2 Bedienung

⊕ Der Passat ist funktionell und nach nur kurzer Eingewöhnungszeit gut zu bedienen. Vieles wird elektrisch unterstützt, wie die Fenster, die Außenspiegel, die Feststellbremse 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. Alle Bedienelemente sind vorbildlich beleuchtet. 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.

⊖ 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.

1,4 Raumangebot vorne*

⊕ Große Innenbreite und große Kopffreiheit sorgen für ein großzügiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für über 2,0 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. Die Kniefreiheit würde auch für Menschen bis 1,91 m reichen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).

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



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

1,9

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 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.

1,7

Innengeräusch

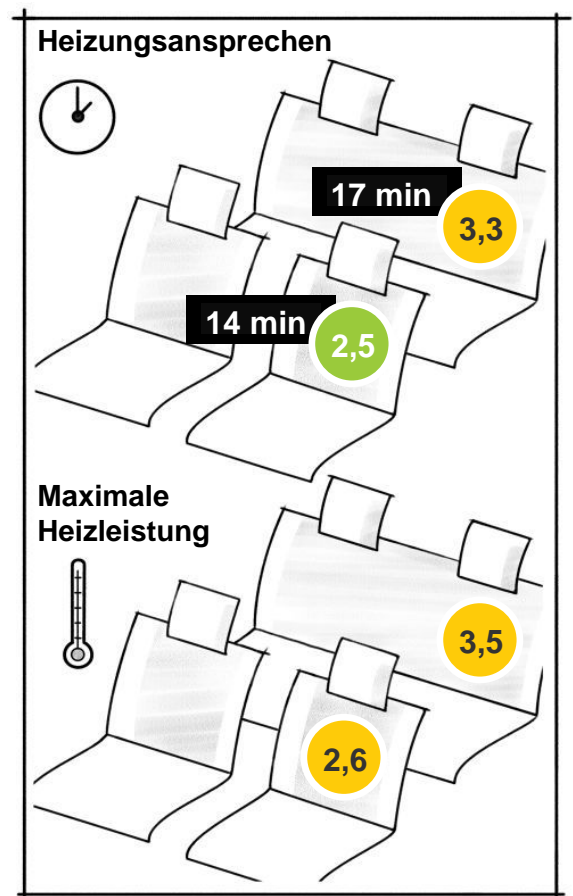
⊕ Der Geräuschpegel ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche niedrig, einzig Windgeräusche nehmen dann hörbar zu. Der Motor ist im Innenraum wenig zu hören. Gemessen wird bei 130 km/h ein Schalldruckpegel von 67 dB(A).

2,3

Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne recht zügig an, nach 14 Minuten ist eine Raumtemperatur von 22° C erreicht. Auf den hinteren Plätzen vergehen drei weitere Minuten.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

- + Die optionale Klimaautomatik 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.
- Die hinteren Seitenscheiben können nicht vollständig geöffnet werden.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

- + Der 118 kW/160 PS starke 1,8-Liter-Turbobenziner sorgt für souveräne Fahrleistungen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) meistert er in 6,3 Sekunden. Er zeigt sich auch recht elastisch. Erst im sechsten Gang fehlt es ihm dann an Durchzugskraft.

1,3 Laufkultur

- + Der Vierzylinder-Direkteinspritzer läuft über den gesamten Drehzahlbereich sehr kultiviert, es treten nur minimale Vibrationen in Lenkrad und Schalthebel auf. Brummen, Dröhnen oder andere Ungezogenheiten von Verbrennungsmotoren sucht man vergeblich.

1,7 Schaltung

- + Mit dem Ausdruck knackig ist das Sechsgang-Schaltgetriebe korrekt beschrieben. Sehr präzise lassen sich die Gänge auch bei hohen Schaltgeschwindigkeiten anwählen. Die Schaltwege sind dabei kurz. Um den Rückwärtsgang anwählen zu können, muss der Schalthebel gegen eine Federlast nach unten gedrückt werden - Fehlschaltungen können somit vermieden werden. Legt man ihn aber bei ausrollendem Fahrzeug ein, so quittiert es das Getriebe mit deutlichem Ratschen. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer einen sparsamen Drehzahlbereich anzustreben. Die Anzeige empfiehlt dem Fahrer aber sehr niedrige Drehzahlen, die nicht in jedem Betriebszustand empfehlenswert sind.

1,9 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. Die Ganganschlüsse passen einwandfrei. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit gerade einmal 2.300 Touren.

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

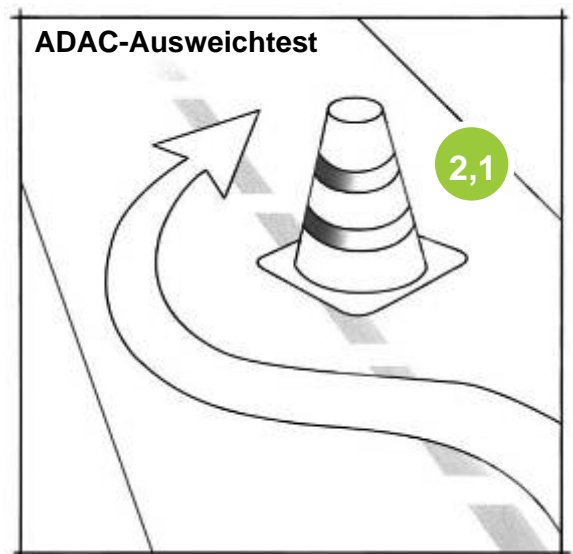
⊕ In Kurven verhält sich der Passat leicht untersteuernd, für Ungeübte sicher. Wird eine Kurve doch einmal zu schnell angefahren, unterstützt das ESP den Fahrer, durch angepasstes Abbremsen und automatisches Gaswegnehmen nicht von der Fahrbahn abzukommen. Auch beladen bleibt der Passat gut beherrschbar.

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 (11,5 m).

2,1 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Passat durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Continental Sport Contact 5 der Größe 235/45 R17 94 W). 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.

1,6

SICHERHEIT

1,4

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 finden sich auch ein aktiver Spurhalte-Assistent und ein Spurwechselassistent. Gestartet werden kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal, wodurch ein unbeabsichtigtes Anfahren verhindert wird.

1,4

Passive Sicherheit - Insassen

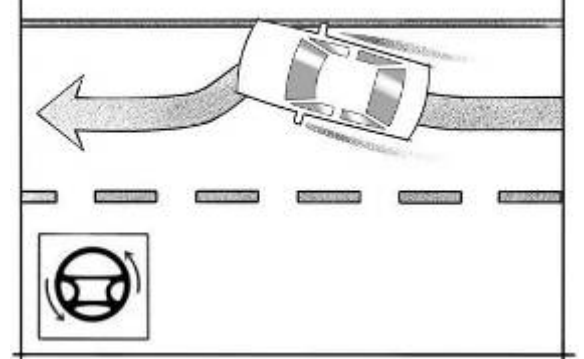
⊕ Der VW Passat bietet dank sehr steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Das Vor-Facelift-Modell wurde als Limousine getestet und erhielt 2010 insgesamt 33 Punkte für sehr guten Insassenschutz, das reicht für die vollen fünf Sterne. Die Kopfstützen der 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 hohe Zugkräfte aufbringen. 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



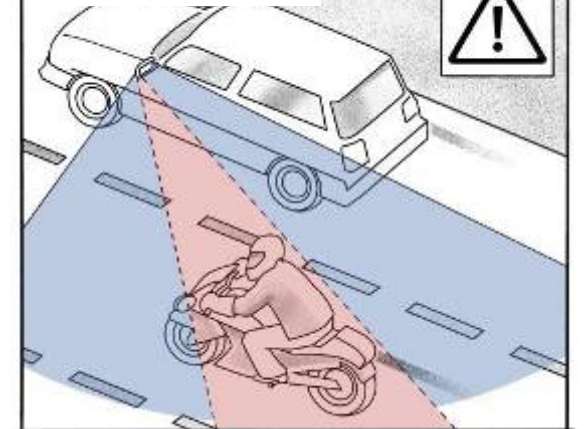
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

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.

Totwinkelassistent



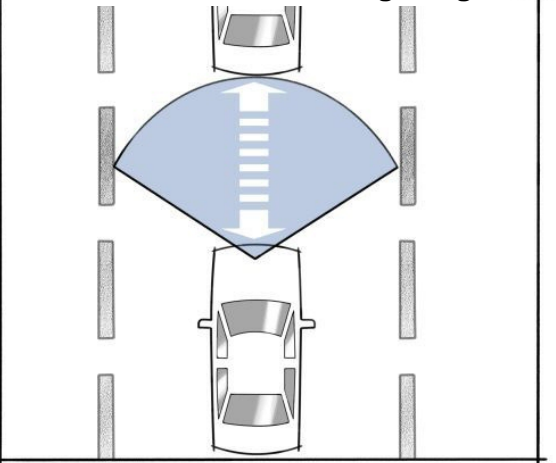
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

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 (im Testwagen vorhanden). 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.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,9 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).

1,8 UMWELT/ECOTEST

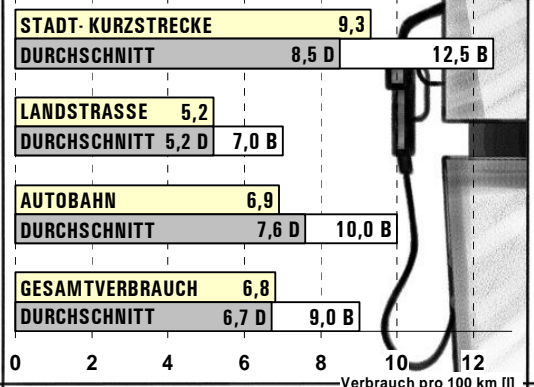
2,6 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Passat 1.8 TSI liegt bei 6,8 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 158 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dieser Wert für gute 34 Punkte. Innerorts benötigt die Limousine 9,3 l, außerorts günstige 5,2l und auf der Autobahn 6,9 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bestnote im Bereich Schadstoffe. Beim ADAC EcoTest erhält der Passat 1.8 TSI maximale Punktzahl für den Schadstoffausstoß. Insgesamt erhält er somit 84 Punkte, was zu vier Sternen führt.

Verbrauch



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

2,5

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,4

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der durchschnittliche Verbrauch von nicht gerade günstigem Superkraftstoff sorgt für ebenfalls durchschnittliche Betriebskosten.

1,8

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. Der 1.8 Liter-Turbo Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Niedrige Kosten für Reifenersatz bei Verwendung der Seriengröße. Auch der Einsatz qualitativ hochwertiger und langlebiger Wartungs- und Verschleißteile trägt zur Kosteneinsparung bei. Zudem gewährt VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Teure Werkstattstundensätze verhindern eine noch bessere Benotung.

3,1

Wertstabilität*

Wenn der Passat auch ein immer wieder gesuchter Gebrauchtwagen ist, die Variant-Modelle erfreuen sich deutlich größerer Beliebtheit. Ihr Marktanteil beträgt ca. 75 %. Wenn der Benziner auch wunderbar läuft und ausreichend Kraftreserven zur Verfügung stellt, so haben die sparsameren Diesel-Modelle einen doch höheren Stellenwert auf den Gebrauchtwagenmärkten. Deswegen wird der Passat-Limousine ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf im vierjährigen Kalkulationszeitraum prognostiziert.

2,8

Kosten für Anschaffung*

Die Kosten für die Anschaffung des Passat 1.8 TSI liegen wahrlich nicht günstig: 29.650 Euro für die Comfortline-Ausstattung. Dabei ist er noch nicht mal gut ausgestattet. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen sind weitere 3.375 € an Zusatzausstattung nötig.

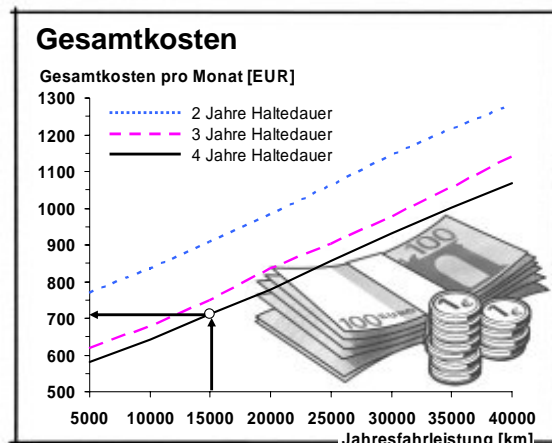
2,1

Fixkosten*

+ Die Fixkosten sind gering. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 116 € fällig, die Kfz-Versicherung ist, mit Ausnahme der Teilkasko-Versicherung, auf akzeptablem Preisniveau.

2,5 Monatliche Gesamtkosten*

+ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, so liegt der Passat 1.8 TSI noch im günstigen Bereich seiner Klasse. Auch wenn die Betriebskosten durchschnittlich sind und der tatsächliche Wertverlust mittelmäßig ist, die erschwinglichen Werkstattkosten und die niedrigen Fixkosten rücken ihn in ein gutes Licht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 711 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 BlueMotion	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	198	211	227	214
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	6,8 S	7,9 S	10,0 S	4,5 D	5,0 D	5,0 D	4,7 G
CO2 [g/km]	145	160	169	215	109	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]	674	711	788	1074	642	676	710	634
Preis [Euro]	24.750	29.650	32.650	42.100	26.800	28.400	32.150	30.225

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	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/ 5,2/ 6,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	160g/km / 159g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4769/1820/1470 mm
Leergewicht/Zuladung	1500 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1025 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	152 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	430 Euro
Monatliche Gesamtkosten	711 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/23
Grundpreis	29.650 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	1500 Euro
Abbiegelicht (inkl. Nebelscheinwerfer)	185 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (Side Assist)	540 Euro°
Müdigkeitserkennung	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1.210 Euro
Automatikgetriebe (7-Gang-DSG)	2.200 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	ab 144
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1.430 Euro°
Reifendruckkontrolle	260 Euro°
Spurassistent	540 Euro°
Tempomat	230 Euro°
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1.430 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/375 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	560 Euro°
Klimaautomatik	460 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 665°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (klappbar)	880 Euro
Lackierung Metallic	570 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas)	965 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*	2,0
Kofferraum-Volumen*	1,5	Bremse	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Innenraum	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Bedienung	1,2	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	1,4	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	3,1	Umwelt/EcoTest	1,8
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,6
Komfort	1,9	Schadstoffe	1,0
Federung	1,6		
Sitze	1,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,5
Innengeräusch	1,7	Betriebskosten*	3,4
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,8
Motor/Antrieb	1,7	Wertstabilität*	3,1
Fahrleistungen*	1,8	Kosten für Anschaffung*	2,8
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	2,1
Schaltung	1,7	Monatliche Gesamtkosten*	2,5
Getriebeabstufung	1,9		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen