



VW Passat 1.6 TDI BlueMotion (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Die sparsamste Variante einer Modellreihe hat bei VW den Zusatz BlueMotion. So auch beim Passat 1.6 TDI BlueMotion: 4,1 l/100 km werden hier versprochen. Ganz halten kann die große Limousine dieses Versprechen im ADAC EcoTest zwar nicht, aber 4,5 l Diesel pro 100 km sind ein beachtlicher Wert, der zudem auch eine Autobahnfahrt beinhaltet. Der Lohn: volle fünf EcoTest-Sterne. Bei den Fahrleistungen muss man keine Kompromisse machen, es geht ausreichend flott voran. Nur bei den Extras muss sich der Kunde etwas einschränken, nicht alles ist lieferbar und manche Details nur, wenn man auf anderes verzichtet. Die Fahrwerk tieferlegung zur Aerodynamikverbesserung kostet deutlich Komfort - wer das sonst so harmonische Passat-Fahrwerk schätzt, sollte überlegen, ob nicht auch ein Passat BlueMotion Technology in Frage kommt. Der verbraucht zwar minimal mehr (0,1 l/100 km), bringt aber weniger Einschränkungen mit sich. In der Summe seiner Eigenschaften ist aber der Passat BlueMotion ein feines Auto. Selbst der Preis bleibt mit 26.800 Euro noch halbwegs im Rahmen. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi. **Konkurrenten:** u.a. BMW 320d EfficientDynamics Edition, Mercedes C 220 CDI, Opel Insignia EcoFlex.

+ sehr gute Verarbeitung, viel Platz im Innenraum, funktionelle Bedienung, sehr niedriger Verbrauch

- straffes Fahrwerk mit wenig Komfort, 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 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 mit Alu umrandeten Schaltern und Knöpfen für einen edlen Gesamteindruck - der BlueMotion basiert auf der Basisausstattung Trendline, die einfacher gehaltene Einrichtung fällt im Detail schon auf. Auf dem Dach dürfen Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden. Die maximale Zuladung fällt mit knapp 550 kg sehr hoch aus. Die zulässige Anhängelast (gebremst) beträgt für den BlueMotion bescheidene 1200 kg.

⊖ 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) gibt's nur gegen Aufpreis. Selbstheilende ContiSeal-Reifen sind ebenso optional erhältlich. Dünne Seitenleisten können kaum vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren schützen.

2,2

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. Entsprechend mager fällt das Ergebnis bei der ADAC Rundumsichtmessung aus. 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 (Option), 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.

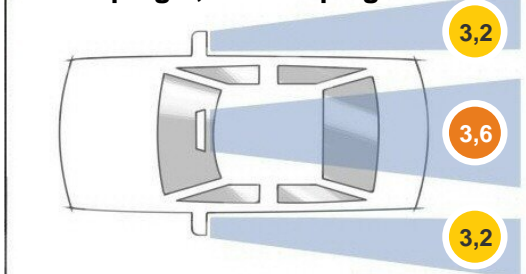


Nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine bessere Sicht nach schräg hinten.

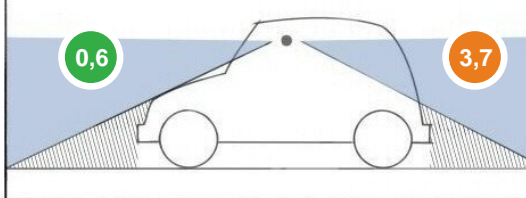
Rundumsicht



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.

Vorne und hinten verfügt der Passat über Einparksensoren, gegen weiteren Aufpreis auch über einen automatischen Einparkassistenten, der in Längs- und in Querparklücken einparkt und dem Fahrer nur das Gaspedal 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.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Passat ist recht lang, aber nicht besonders hoch; damit fällt das Ein- und Aussteigen nicht gerade 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. Ordert man den schlüssellosen Zugang (im Testwagen), kann der Schlüssel stets in der Tasche bleiben, auf- und zugeschlossen wird per Sensoren an allen vier Türgriffen, gestartet mit dem silbernen Startknopf. Die Scheinwerfer bleiben 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).

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 mit dem Fuß unter die Heckschürze schwingt. 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 Ladekante 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.



Mit 480 l Volumen erreicht der Kofferraum des Passats Oberklasseniveau.

2,8 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). Für Kleingepäck stehen nur wenig Fixiermöglichkeiten zur Verfügung, es gibt nur ein großes Fach unter dem Kofferraumboden und vier Verzurrösen.

1,7 INNENRAUM

1,4 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; im Testwagen waren die Standard-Lautsprecher verbaut, die ebenfalls ein gutes Klangbild abliefern. 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. 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.

1,4 Raumangebot vorne*

⊕ Große Innenbreite und große Kopffreiheit sorgen für ein großzügiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für über zwei Meter 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 noch größere Menschen reichen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Obwohl die Innenbreite ordentlich ausfällt, sitzt man hinten zu dritt beengt.



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

2,4 KOMFORT

2,8 Federung

Die BlueMotion-Variante hat eine Fahrwerkstieferlegung serienmäßig, die adaptiven Dämpfer (DCC) sind nicht lieferbar. Durch die Tieferlegung verliert das Fahrwerk viel von der harmonischen Abstimmung, über die die Standard-Passat verfügen. Ungewöhnlich straff überfährt der BlueMotion-Passat kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse, sie dringen deutlich bis zu den Insassen durch. Auch eine leichte Stuckerneigung tritt auf. Auf langen Bodenwellen dagegen schwingt die Limousine kaum nach. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen sind gut gedämpft, ebenso fällt die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven gering aus. Beladen wirkt der Passat etwas komfortabler. Wer aber richtigen guten Fahrkomfort möchte, sollte sich eher nach der BlueMotion Technology Variante umschauen - die verbraucht zwar auf dem Papier 0,1 l/100 km mehr, federt aber deutlich harmonischer.

2,3 Sitze

⊕ Die großen höhenstellbaren Vordersitze sind komfortabel gepolstert und bieten einen ordentlichen Seitenhalt. An der Rückenunterstützung gibt's nichts auszusetzen, wer diese noch optimieren will, kann Lordosenstützen für die Vordersitze bestellen. Die Lehnen sind hoch. Insgesamt kann der Fahrer eine angenehme Sitzposition finden. Die Stoffbezüge bieten auch an warmen Tagen und auf langen Strecken eine ordentliche Atmungsaktivität. 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

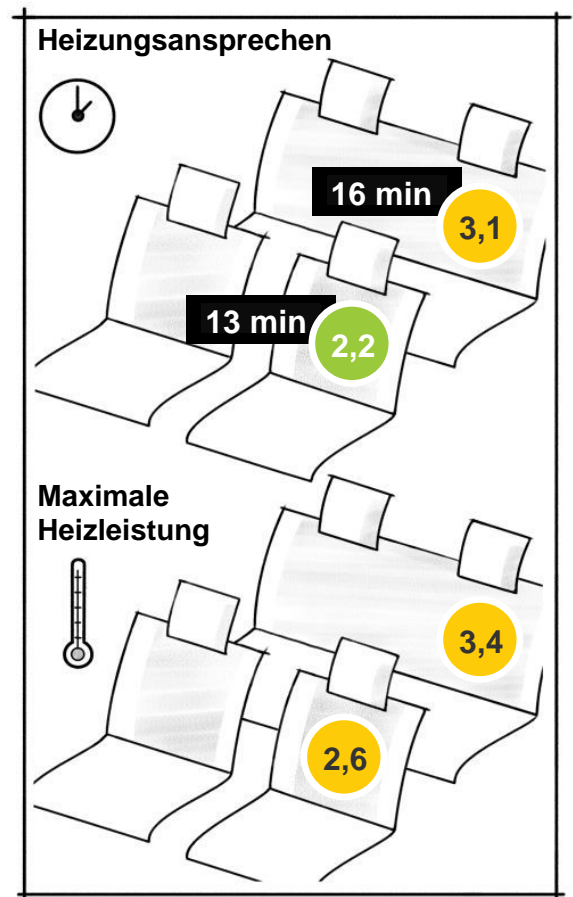
⊕ Der Geräuschpegel ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche niedrig, einzig Windgeräusche nehmen dann hörbar zu. Der Motor ist im Innenraum wenig zu hören, nur unter Last dringt sein kerniges Dieselgeräusch zu den Insassen durch. Gemessen bleiben die Innengeräusche bis 130 km/h im niedrigen Bereich.

2,1 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, aber immer noch im zufriedenstellenden Bereich.

⊕ Die Klimaautomatik (Option) arbeitet feinfühlig und situationsangepasst. Die Temperatur kann fahrer- und beifahrerseitig unabhängig eingestellt werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

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.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Der bekannte 1,6-l-TDI leistet 105 PS und 250 Nm Drehmoment. Im nicht gerade leichten Passat schlägt er sich wacker und kann für akzeptable Fahrleistungen sorgen. Untermotorisiert kommt man sich nicht vor. Zwischenspurts dauern insbesondere in den oberen Gängen etwas länger, weil VW die Getriebestufen weit gespreizt hat. Zum Überholen empfiehlt es sich zurückzuschalten, dann aber geht's ausreichend flott voran. Erstaunlich hoch bei einer Maximalleistung von 105 PS liegt die Höchstgeschwindigkeit: 198 km/h sprechen für eine gute Aerodynamik.

2,7 Laufkultur

Der Vierzylinder-Diesel läuft gerade nach dem Kaltstart eher etwas rau, bietet im warmen Zustand aber eine annehmbare Laufkultur. An die der 2-l-TDIs kommt der kleinere Diesel aber nicht heran. Leichte Vibrationen sind gerade unter Last zu spüren und auch ein leichtes Brummen kann er sich nicht verkneifen.

1,8 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe lässt sich präzise schalten, auch hohe Schaltgeschwindigkeiten sind kein Problem. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Um den Rückwärtsgang anwählen zu können, muss der Schalthebel nach unten gedrückt werden - Fehlschaltungen können somit vermieden werden. Legt man den Rückwärtsgang aber bei ausrollendem Fahrzeug ein, so quittiert dies das Getriebe mit deutlichem Kratzgeräuschen. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, einen sparsamen Drehzahlbereich anzustreben. Die Anzeige empfiehlt aber sehr niedrige Drehzahlen, die nicht in jedem Betriebszustand empfehlenswert sind.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge passen einwandfrei zueinander, zwischen den einzelnen Stufen ergeben sich keine zu großen Drehzahl sprünge. VW hat eine insgesamt sehr lange Übersetzung gewählt, die möglichst umfangreich beim Spritsparen unterstützen soll. Das gelingt gut, hat aber zur Folge, dass man bei zügiger Fahrweise häufig schalten muss. Unterm Strich ist die Getriebeabstimmung aber gut gelungen - schließlich geht es beim BlueMotion um einen niedrigen Verbrauch und nicht um sportliche Fahrleistungen.

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 eingebremst. Das leichte Eindrehen beim Lastwechsel ergibt ein eher agiles Handling. Sicher und leicht beherrschbar ist der Passat aber in jedem Fall.

1,7 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven verhält sich der Passat 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. Eventuelle Lastwechselreaktionen bleiben unkritisch. Auch beladen bleibt der Passat gut beherrschbar.

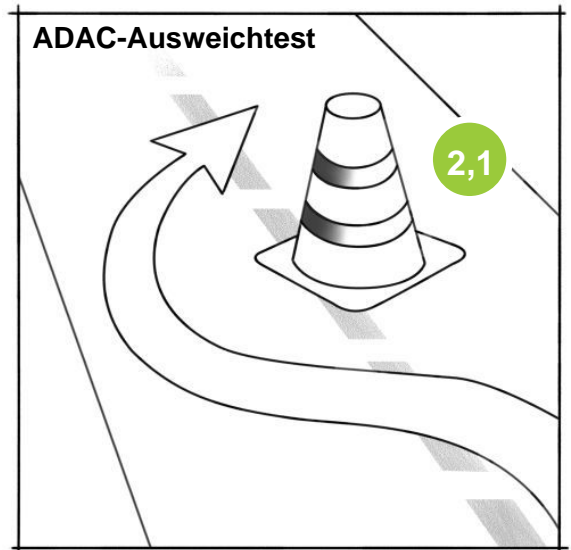
2,0 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, ohne dabei nervös zu wirken. Sie ist zielgenau und vermittelt ein gutes Gefühl zur Fahrbahn. Ihre Leichtgängigkeit beim Rangieren macht das Auto handlich, wobei der Wendekreis durchschnittlich groß ausfällt (knapp 11,5 m).

2,2 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Passat BlueMotion durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16H Dunlop SP Sport Fastresponse 91H). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Der serienmäßige Notbremsassistent unterstützt 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.

1,7 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

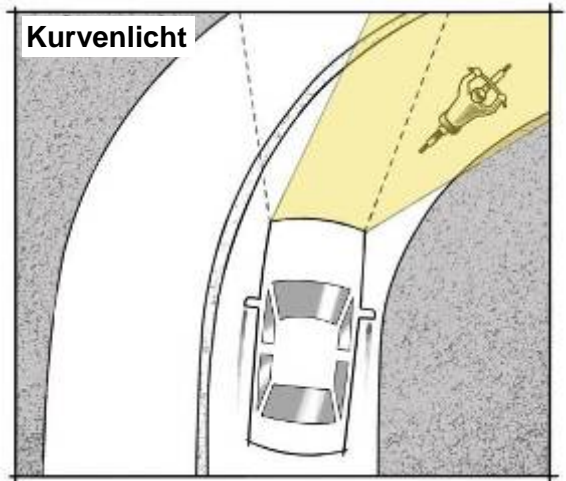
⊕ Der Passat ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Eine Müdigkeitserkennung (Option) fordert den Fahrer auf, bei Bedarf eine Pause zu machen. Bei ESP-Eingriffen wird durch einen leichten Lenkimpuls dem Fahrer eine Lenkempfehlung gegeben, um das Fahrzeug besser zu stabilisieren. ContiSeal-Reifen sind optional erhältlich. Eine indirekt messende Reifendruckkontrolle findet sich ebenso in der Aufpreisliste, gegen höheren Aufpreis ist aber auch ein genaueres direkt messendes System erhältlich. Die optionalen Xenonscheinwerfer beinhalten Abbiegelicht und adaptives Kurvenlicht, wodurch der Kurvenverlauf besser ausgeleuchtet wird. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz und schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Das radarbasierte Abstandsregelsystem ist für den BlueMotion nicht lieferbar. In der Aufpreisliste findet sich auch ein aktiver Spurhalte-Assistent und ganz neu ein Spurwechselassistent.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

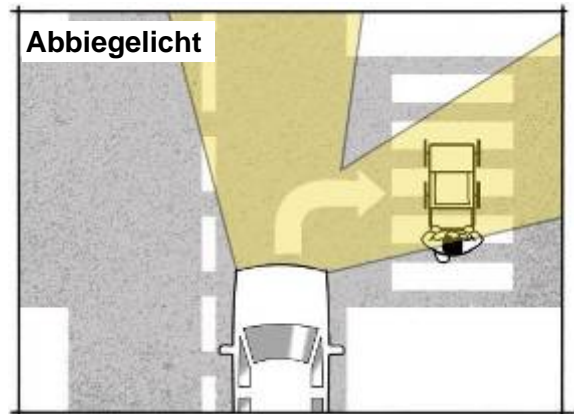
⊕ Der VW Passat bietet dank sehr steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Das Vor-Facelift-Modell wurde als Limousine getestet und erhielt 2010 insgesamt 33 Punkte für sehr guten Insassenschutz, das reicht für die vollen fünf Sterne. Die Kopfstützen der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

1,5 Kindersicherheit

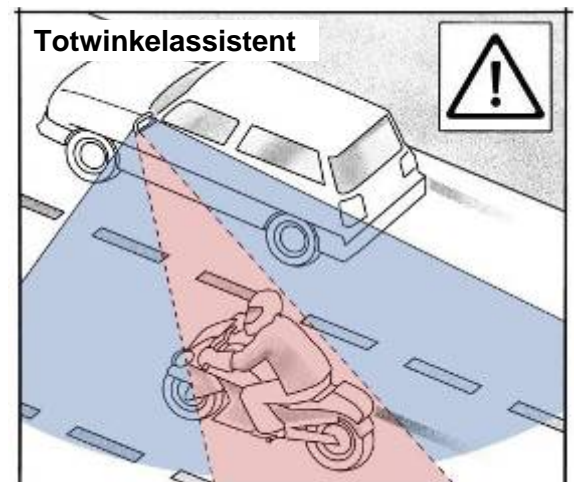
⊕ Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein ein- und dreijähriges Kind durchgeführt: „VW (Römer) Baby Safe Plus Isofix“ und „VW (Römer) Duo Plus Isofix“ mit drittem Verankerungspunkt (top tether).



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.



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.

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. 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.

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).

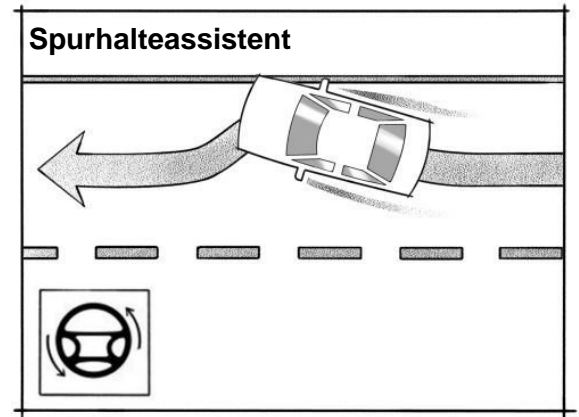
1,5 UMWELT/ECOTEST

1,4 Verbrauch/CO2*

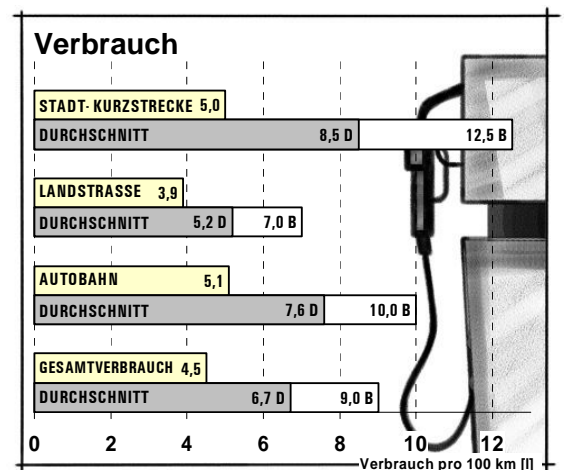
+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Passat 1.6 TDI BlueMotion liegt bei lediglich 4,5 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 119 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dieser Wert für sehr gute 46 Punkte. Innerorts benötigt die Limousine 5,0 l, außerorts günstige 3,9 l und auf der Autobahn 5,1 l Diesel pro 100 km.

1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen niedrig, nur Stickstoffoxid-Werte sind im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas erhöht. So kann der Passat BlueMotion 44 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der BlueMotion auf 90 Punkte im ADAC EcoTest - das ergibt ein hervorragendes Fünf-Sterne-Ergebnis.



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.



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

2,0

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,1

Betriebskosten*

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

1,4

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 1,6-Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km gewechselt werden muss.

+ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

2,4

Wertstabilität*

+ Der Passat wird von einem sparsamen Motor angetrieben, das wirkt sich positiv auf den Restwertverlauf aus. Ebenso hilft das gute Image von Volkswagen beim Wiederverkauf. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem neuen Modell zu rechnen.

2,5

Kosten für Anschaffung*

Die Kosten für die Anschaffung des Passat 1.6 TDI BlueMotion liegen im guten bis zufriedenstellenden Bereich: bei 26.800 Euro geht's los. Immerhin bietet der Passat in dieser Version die notwendige Sicherheitsausstattung. Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik oder Parksensoren kosten Aufpreis. Ordert man die in dieser Klasse üblichen Ausstattungsdetails, muss man mit Optionskosten um die 4.800 Euro rechnen (ADAC Ausstattungswarenkorb).

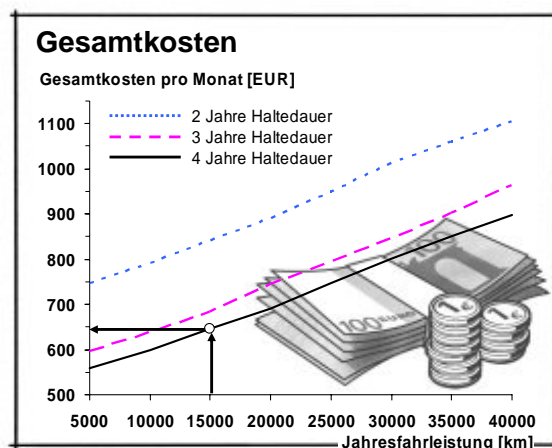
3,2

Fixkosten*

Die KFZ-Steuer liegt bei 152 Euro pro Jahr, das geht für einen Diesel in Ordnung. Hier kann der BlueMotion auch von der modifizierten Steuer mit CO₂-Anteil profitieren. Ungünstig hoch liegt die Einstufung in der Haftpflicht, aber auch Teil- und Vollkaskoversicherung sind kaum günstiger.

1,9 Monatliche Gesamtkosten*

+ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Passat 1.6 TDI BlueMotion, kann er sich im vorderen Feld seiner Klasse einreihen. Sehr 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: 646 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 BM	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	19/20/22	18/20/23	20/22/25	16/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	78	116	138	262	152	190	190	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	676	713	790	1078	646	676	713	637
Preis [Euro]	24.775	29.675	32.675	42.175	26.825	28.425	32.175	30.250

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 Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,0/ 3,9/ 5,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	109g/km / 119g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4769/1820/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2060 mm
Leergewicht/Zuladung	1460 kg/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1555 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	408 Euro
Monatliche Gesamtkosten	646 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/20/22
Grundpreis	26.825 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.



familien-
freundlich



gute Zu-
lademög-
lichkeit



komfort-
betont



gute
Sicherheit



fahraktiv



lang-
strecken-
tauglich



wirt-
schaftlich

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Standheizung	1500 Euro
Abbieglicht	185 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Licht + Sicht Paket)	390 Euro°
Totwinkelassistent	540 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	ab 144°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1430 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	555 Euro°
Reifendruckkontrolle	85 Euro°
Spurassistent	540 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht (inkl. Kurvenlicht)	1430 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/375 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht + Sicht Paket)	390 Euro°
Keyless Entry	560 Euro°
Klimaautomatik	460 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 835°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	880 Euro
Lackierung Metallic	570 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas)	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen