



## VW Passat 1.4 TSI EcoFuel Comfortline

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Schon das Vor-Faceliftmodell war im ADAC EcoTest ein besonderes: zum ersten Mal gab's die vollen fünf Sterne. Inzwischen haben einige weitere Autos fünf Sterne erzielt. Mit dem Facelift des Passat hat VW auch die TSI-EcoFuel-Variante optimiert. Mit Erfolg: wieder kann sich der Erdgas-Passat an die Spitze der EcoTest-Tabelle setzen, 95 Punkte sind bisheriger Rekord. Das Erdgas-Auto bietet sehr geringe Schadstoffemissionen und zusätzlich einen geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Positiver Nebeneffekt für den Eigner sind sehr geringe Kraftstoffkosten, denn der Passat verbraucht nur 4,5 kg Erdgas pro 100 km. Die Reichweite ist mit über 400 km durchaus praxistauglich. Geht das Gas mal aus (21 kg Tanks), kann auch mit dem 31 l Benzintank weitergefahren werden. In beiden Betriebsarten beschleunigt der kleine, doppelt aufgeladene 1,4-l-TSI-Motor den Passat flott. Das umweltfreundliche Angebot startet bei über 30.000 Euro. Die zahlreichen innovativen Sicherheitsextras erhöhen den Preis deutlich - aber immerhin sind sie lieferbar und haben sich in zahlreichen Tests bewährt. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi.

**Konkurrenten:** mit Erdgas keine.

**+** bisher bestes Auto im ADAC EcoTest, sehr gute Verarbeitung, funktionelle Bedienung, viele aktive Sicherheitssysteme lieferbar, sichere Straßenlage, niedriger Verbrauch

**-** nach hinten schlechte Sicht



### ADAC-URTEIL



2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

### Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, Türen und Hauben sind exakt eingepasst, die Spaltmaße gleichmäßig gering. Nicht nur die Karosserie ist aerodynamisch günstig gestaltet, sondern auch der Unterboden, der weitgehend glattfächig ausfällt. Das sorgt für weniger Luftwirbel und geringeren Verbrauch. Die Türschweller sind recht gut gegen Verschmutzen abgedichtet, sie könnten aber noch etwas besser gegen Kratzer beispielsweise durch Schuhe geschützt sein. Der Tankverschluss ist seit dem letzten Facelift in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Kunststoffe wirken hochwertig und alle Teile sind sauber verbaut. Mit Softlack überzogene Bauteile sorgen für eine angenehme Haptik, matte Alurähmchen um die Instrumente und um zahlreiche Schalter für eine gewisse Noblesse. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Die effektive Zuladung fällt mit 520 kg ordentlich aus und reicht auch für vier Erwachsene mit Gepäck.

⊖ Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleinste Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Wagenheber und Radmutterenschlüssel gibt es nicht. Die schmalen Seitenschutzleisten schützen kaum vor unvorsichtig geöffneten fremden Autotüren. Auch Front- und Heckschürze verzeihen kein Anrempeln und verkratzen leicht.

2,3

### Sicht

Die Sicht im Innenspiegel und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend. Der Innenspiegel (abschaltbar) und der linke Außenspiegel (Option) blenden automatisch ab, so dass der Fahrer nicht von hinten geblendet wird.

⊕ Nach vorn ist die Sicht sehr gut, weil die Front stark abfällt, allerdings mit dem Nachteil, dass die vordere Karosseriekante nicht gesehen werden kann. Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht sowie Abbiegelicht sind ebenfalls in der Zubehörliste zu finden. Gegen weiteren Aufpreis gibt's den sehr empfehlenswerten dynamischen Fernlichtassistenten, der voraussahrende sowie entgegenkommenden Fahrzeuge ausblendet und so in vielen Situationen das Fernlicht aktiviert bleiben kann. Auf Wunsch kann man den Passat mit Parksensoren vorne und hinten ordern, auch koppelbar mit einer Heckkamera. Leider muss man beim vorwärts Einparken die Sensoren immer manuell aktivieren. Ein feines Extra ist der Parklenkassistent, der passende Parklücken aussucht und dann selbständig lenkt - als Fahrer muss man nur Gas geben und bremsen.

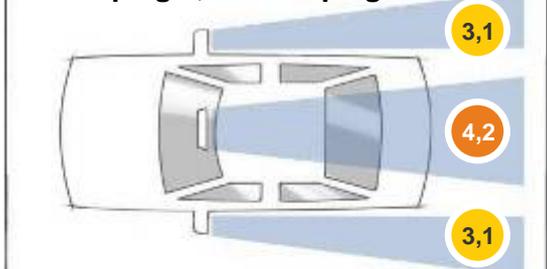


Nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine bessere Sicht nach schräg hinten.

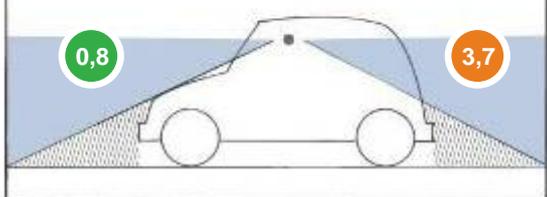
#### Rundumsicht



#### 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.

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

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Obwohl der Passat sehr groß ist, fällt das Ein- und Aussteigen vorn wie hinten nicht besonders bequem aus. Die Sitzfläche befindet sich etwas niedrig und vor allem der breite Schweller stört. Auch sind die Türausschnitte nicht besonders hoch, man muss also Acht geben, um sich nicht den Kopf anzuschlagen. Die aufpreispflichtigen Sportsitze (im Testwagen nicht vorhanden) haben seitlich hochgezogene Wangen, die besonders beim Aussteigen hinderlich sind. Die Standard-Komfortsitze sind hier praktischer.

⊕ Türen, Fenster und das aufpreispflichtige Schiebedach lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln bzw. öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es das Schließ- und Startsystem "Kessy". Mit diesem System braucht man zum Entriegeln der Türen die Fernbedienung nur bei sich zu tragen. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen noch eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Auch eine Umfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln ist in der Aufpreisliste zu finden. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außensitzenden.

## 1,6 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 480 Liter. Nach Vorklappen der Rücksitzlehnen erweitert sich der Stauraum auf 810 l. Unter dem Kofferraumboden befinden sich die Tanks, es gibt also keinen weiteren Gepäckraum und auch keinen Platz für ein Reserverad.



**Die Erdgastanks befinden sich unter dem Kofferraumboden und lassen für ein Ersatzrad keinen Platz mehr. Dadurch bleibt aber der Kofferraum mit 480 l Volumen auf Oberklasseniveau.**

## 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

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

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

## 2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vor- und zurückklappen. Eine Durchladeluke ermöglicht das verstauen langer Gegenstände, ein Skisack kostet Aufpreis. Links und rechts seitlich kann man kleines Gepäck in den Fächern unterbringen - eine simple, aber praktische Lösung.

⊖ Ein Gepäcknetz muss extra bezahlt werden. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne steigt der Boden nach vorn leicht an.

1,7

## INNENRAUM

1,2

### Bedienung

⊕ Der Passat ist funktionell und mit geringem Kraftaufwand bedienbar. Vieles funktioniert elektrisch unterstützt, wie die Fenster, die Außenspiegel und die Feststellbremse, die auch Notbremsfunktion hat. Selbsttätig einsetzende Wischer und automatisch einschaltendes Fahrlicht sind serienmäßig. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad lässt sich gut anpassen, der Schalthebel liegt günstig zur Hand. Das optionale Navigationssystem ist weitgehend intuitiv einstellbar und hat ein großes Display, das auf Berührung reagiert. Für die meisten wichtigen Funktionen sind Kontroll- u. Warnleuchten vorhanden, der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Es gibt genügend Ablagen, sogar Flaschenhalter in den vorderen Türablagen. Das Handschuhfach wird von der Klimaanlage mit gekühlt und ist auch ohne eingeschaltete Zündung beleuchtet. Der Gasbetrieb unterscheidet sich nicht vom üblichen Benzinbetrieb, die Fahrzeugelektronik regelt alles einwandfrei und für den Fahrer ohne Umstellung. Die Gasbetankung klappt weitgehend problemlos, wenn man es einmal geübt hat. Einen Umschalter zwischen Gas- und Benzinbetrieb gibt es nicht, wann immer möglich fährt der Passat mit Erdgas; erst wenn die Tanks leer sind, wird auf Benzin umgestellt.

⊖ Es fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten für das Abblendlicht und die Nebelscheinwerfer, die vorhandenen im Lichtschalter sind kaum zu erkennen.



Der Passat präsentiert sich auf von VW gewohnt hohem Niveau. Die Funktionalität sowie Qualitätsanmutung sind einwandfrei.

1,4

### Raumangebot vorne\*

⊕ Große Innenbreite und große Kopffreiheit sorgen für ein üppiges 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 viel Platz vorhanden, erst Mitfahrer mit knapp 1,85 m Größe stoßen mit dem Kopf am Dach an. Die Kniefreiheit reicht auch für noch größere Personen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).

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



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

1,9

## KOMFORT

2,1

### Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist tendenziell straff ausgelegt, aber noch ausgewogen. So werden lange Bodenwellen gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe.

Kurzweilige Fahrbahn kommt etwas deutlicher zu den Insassen durch. Nur ganz selten dringen Stöße von Einzelhindernissen etwas stärker bis zu den Insassen durch. Angenehm sind auch die gut gedämpften Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln und die relativ geringe Seitenneigung in Kurven. Beladen kommt die Federung auch nicht an ihre Grenzen, das Heck schwingt etwas mehr nach, bleibt aber komfortabel.

## 1,8 Sitze

⊕ Die großen Komfortvordersitze sind angenehm gepolstert und bieten guten Halt. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Einstellung (im Testwagen vorhanden) samt elektrischer Lordosenstütze (horizontal und vertikal einstellbar). Damit ist die Rückenunterstützung sehr gut. Die Lehnen sind hoch, die Konturen der Sitzflächen und Lehnen einwandfrei. Die Rückbank hat Ausformungen für zwei Personen. Auf ihnen sitzt man recht komfortabel, bei bequemer Lehnenneigung und genügend Oberschenkelunterstützung, nur für sehr große Mitfahrer reicht sie nicht ganz.

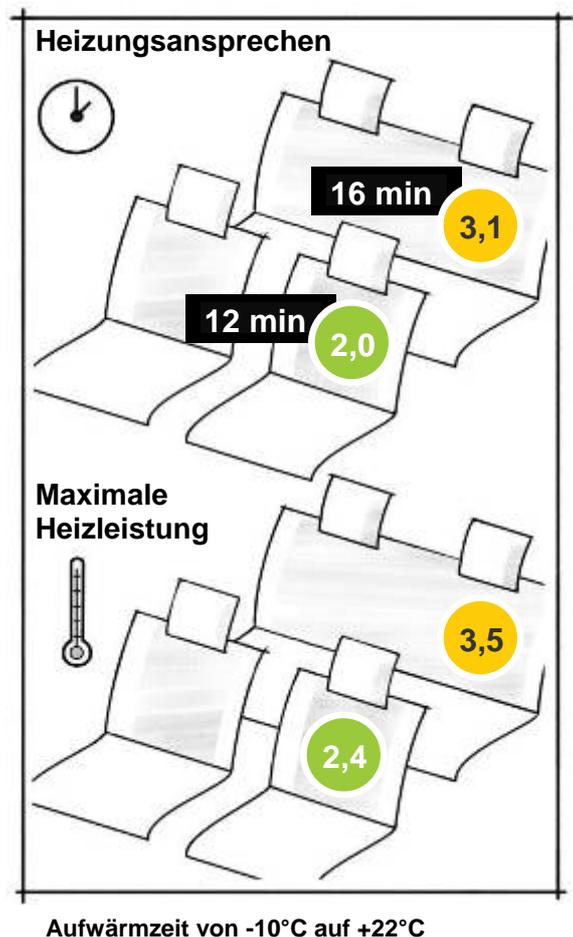
## 1,6 Innengeräusch

⊕ Gemessen ist der Geräuschpegel bis 130 km/h sehr niedrig, es liegen nur 66,4 dB(A) an. Auch subjektiv stört nichts. Windgeräusche bleiben dezent und vom Motor hört man nur unter Last ein leises knurren, das mit zunehmender Drehzahl lauter wird. Im Leerlauf ist das Aggregat praktisch nicht zu hören, lediglich der Drehzahlmesser verrät seine Arbeit. Zwischen Benzin- und Gasbetrieb sind fast keine Unterschiede feststellbar, nur der Motor klingt im Gasbetrieb etwas rauer.

## 1,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer). Die Heizung spricht vorne schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung. Hinten fällt beides etwas schlechter, aber insgesamt zufriedenstellend aus. Die Wohlfühltemperatur von 22 °C wird vorne nach 12 Minuten und hinten nach 16 Minuten erreicht. Serienmäßig gibt es eine manuelle Klimaanlage - die Temperaturvorwahl wurde gestrichen.

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



---

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,3 Fahrleistungen\*

⊕ Der 150-PS-TSI legt sich dank Kompressor und Turbolader trotz nur 1,4-l-Hubraum ordentlich ins Zeug. Überholmanöver sind rasch erledigt, wenn man die Gänge ausdreht und viel schaltet. Die Durchzugswerte fallen nur zufriedenstellend aus, weil die sehr lange Gesamtübersetzung auf das Temperament des Motors drückt. Beeindruckend ist in jedem Fall, wie gleichmäßig über das gesamte Drehzahlband Kraft zur Verfügung steht, bei knapp unter 1.000 U/min zieht der kleine Motor bereits spürbar an und hält seinen Durchzug bis 6.000 U/min.

---

### 1,5 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, für einen Vierzylindermotor sehr kultiviert. Brummfrequenzen treten praktisch nicht auf. Nur unter hoher Last wird der TSI-Motor deutlich rauher und auch akustisch präsenter.

---

### 1,8 Schaltung

⊕ Die 6-Gang-Schaltbox im Passat ist insgesamt gelungen. Die Gänge sind gut geführt und lassen sich präzise einlegen, manchmal fühlt sich das Schalten etwas "kratzig" an. Mögliche Schaltgeschwindigkeiten sind hoch. Auch wenn man in den Rückwärtsgang schaltet, treten keine Probleme auf; der Rückwärtsgang ist klar getrennt von den Vorwärtsgängen, so wird ein versehentliches "Verschalten" weitgehend ausgeschlossen. Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über den jeweils ökonomisch sinnvollsten Gang.

---

### 1,1 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen einwandfrei zueinander, zwischen den einzelnen Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Vw hat insgesamt eine sehr lange Übersetzung gewählt, die für den elastischen Motor noch ok ist. Will man flott beschleunigen, muss man aber häufiger schalten.

---

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist sehr gut, das Fahrgefühl sicher. Das ESP+ Stabilitätssystem greift auch bei pendelndem Anhänger ein (bei Anhängerkupplung ab Werk). Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Gegen Aufpreis ist eine Reifenfülldruck-Kontrolle erhältlich. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Passat insgesamt gut ab, er untersteuert leicht, bleibt aber beherrschbar. Das ESP greift effektiv und wirkungsvoll ein und unterbindet Schleudern.

## 1,7 Kurvenverhalten

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

## 2,1 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, selbst bei hohem Tempo. Sie ist zielgenau und vermittelt genügend Gefühl zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit beim Rangieren macht das Auto handlich, wobei der Wendekreis mit 11,5 m zufriedenstellend ausfällt.

## 2,2 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Passat TSI EcoFuel durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 215/55 R16W). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest und frei von Fading. Das Ansprechverhalten der Bremse und ihre Dosierbarkeit sind gut. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

## 1,7 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

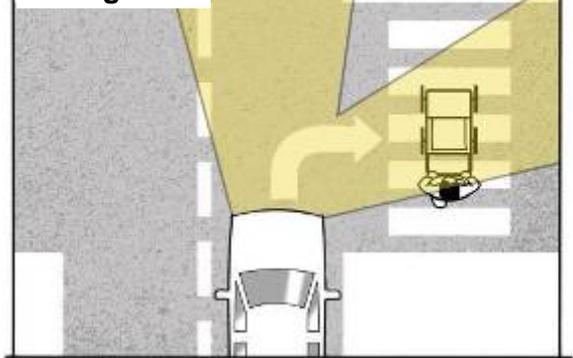
⊕ Das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP und der Bremsassistent sind serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht sowie den dynamischen Fernlichtassistenten, der vorausfahrende und entgegenkommende Autos ausblendet und so den umfangreicheren Einsatz des Fernlichts ermöglicht - für Menschen, die nachts schlecht sehen eine lohnenswerte Option. Auch kann man ein indirekt oder ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem ordern sowie einen Spurhalteassistenten, der auf die Lenkung wirkt und insgesamt gut funktioniert. In der Aufpreisliste finden sich auch ein Spurwechselassistent und ein radarbasierter Abstandsregeltempomat, der über eine Kollisionswarnung sowie einen City-Notbremsassistenten verfügt. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

### 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.

### 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.

Der Motor kann nur gestartet werden, wenn das Kupplungspedal getreten ist, so wird unbeabsichtigtes Anfahren verhindert. Rückleuchten in den Türen warnen den rückwärtigen Verkehr. Die serienmäßige Müdigkeitserkennung registriert einen übermüdeten Fahrer und fordert ihn zum Pausieren auf.

## 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

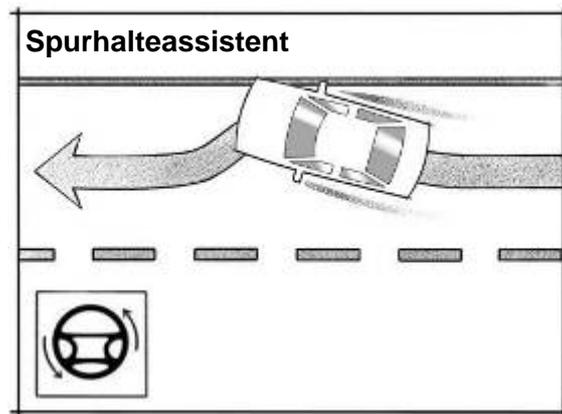
⊕ Der VW Passat bietet dank sehr steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Mit insgesamt 91 Prozent für sehr guten Insassenschutz erreicht er 5 Sterne (Test 2010). Die Kopfstützen der Vordersitze sind selbst für ca. 1,90 m große Personen noch hoch genug, durch den geringen Abstand zu den Köpfen können sie optimal wirken. Hinten sind sie niedriger, bieten aber noch genügend Schutz, weil das Dach eine Abstützfunktion mit übernehmen kann. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall leicht verklemmte Türen leichter öffnen. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Der Fahrer wird überdies über den Anschnallstatus auf der Rückbank informiert.

## 1,8 Kindersicherheit

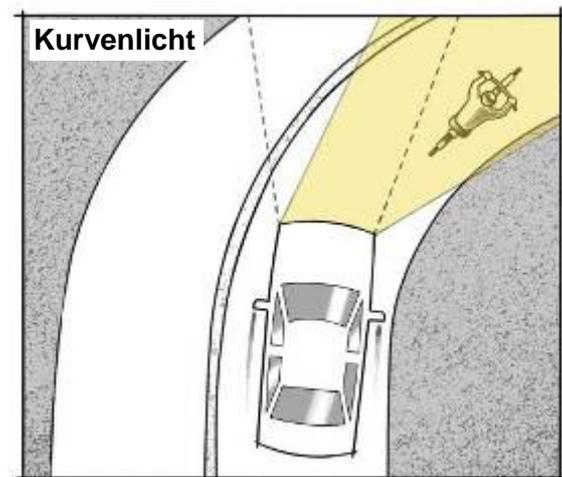
⊕ Kindersitze lassen sich problemlos und sicher befestigen, mit den vorhandenen Gurten oder auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen auch per Isofix. Für diese Plätze sind integrierte Sitzerrhöhungen erhältlich (Aufpreis). Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fenster haben Einklemmschutz. Insgesamt eignet sich der Passat also gut für die Befestigung von Kindersitzen, weil die Gurtlängen großzügig bemessen und die Gurtanlenkpunkte günstig sind. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm wurden 77 Prozent für gute Kindersicherheit erzielt.

## 2,9 Fußgängerschutz

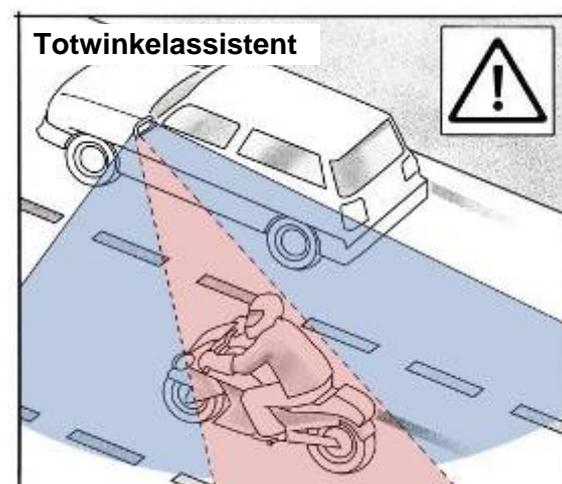
Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen bzw. 54 Prozent durchschnittlich ab. Der Stoßfänger und die Motorhaube sind gut entschärft, nur die Randbereiche der Motorhaube seitlich und zur Windschutzscheibe hin stellen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko dar.



**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.



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



**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.

---

## 1,3 UMWELT/ECOTEST

---

### 1,5 Verbrauch/CO2\*

+ Durchschnittliche Verbrauch des VW Passat TSI EcoFuel liegt bei 4,5 kg Erdgas pro 100 km. Das ist für eine so große Limousine ein richtig guter Wert. Daraus ergibt sich ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von lediglich 123 g - das bringt dem Passat im ADAC EcoTest 45 Punkte. Innerorts konsumiert das Erdgasauto 5,8 kg, außerorts 3,5 kg und auf der Autobahn 4,8 kg alle 100 km. Auch im Benzin-Betrieb liegt der Durchschnittsverbrauch mit etwa 7 bis 7,5 l Super pro 100 km vergleichsweise günstig. Dennoch sollte wenn möglich immer im Erdgasbetrieb gefahren werden, damit sich die hohe Investition beim Kauf (ca. 2.500 Euro zusätzlich) auch rechnet. Das ist bei Reichweiten zwischen 400 und 500 km pro Erdgas-Tankfüllung auch kein großes Problem.

### 1,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind besonders gering, ein Vorteil von Erdgas und seiner sauberen Verbrennung. Damit gibt es die volle Punktzahl im EcoTest - 50 Punkte. Zusammen mit den 45 Punkte für den niedrigen CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergeben sich hervorragende 95 Punkte und damit alle fünf möglichen Sterne im ADAC EcoTest - der überarbeitete VW Passat TSI EcoFuel kann damit das bisher beste Ergebnis mit den meisten Punkten im ADAC EcoTest erzielen.

---

## 1,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 0,6 Betriebskosten\*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da Erdgas dank Steuerbegünstigung relativ günstig zu bekommen ist und der Verbrauch günstig ausfällt, liegen die Kraftstoffkosten für ein so großes Auto ausgesprochen niedrig - daher die bestmögliche Bewertung.

### 1,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Bereits schon nach 15.000 Kilometer oder spätestens einem Jahr findet der erste Ölwechsellservice statt. Ansonsten besitzt der VW eine fahrabhängige Serviceanzeige, die laut Hersteller im Schnitt alle 30.000 Kilometer oder aber spätestens nach zwei Jahren zum "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) ruft. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,4 Liter Kompressor/Turbo Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Wird mit der gängigen Serienbereifung gefahren, befinden sich auch die Kosten für den Reifenersatz auf relativ niedrigem Niveau.

- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Auch die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

1,9

## Wertstabilität\*

⊕ Dem Passat TSI EcoFuel wird eine gute Restwertstabilität prognostiziert. Positiv wirken sich die günstigen Kraftstoffkosten und der niedrige Verbrauch aus. Außerdem sind alle aktuellen Sicherheitssysteme verfügbar. Limousinen sind in Deutschland nicht allzu beliebt, daher dürfte der EcoFuel also Kombi-Variante noch wertstabiler sein.

3,2

## Kosten für Anschaffung\*

Über 32.000 Euro Grundpreis für die getestete Variante sind eine Menge Geld, bei der Ausstattung ist aber schon alles Nötige an Bord. Einige in dieser Klasse übliche Extras sollte man sich aber im Sinne eines besseren Wiederverkaufs noch mitbestellen, so dass man weitere etwa 3.400 Euro einkalkulieren sollte (ADAC Ausstattungswarenkorb).

1,5

## Fixkosten\*

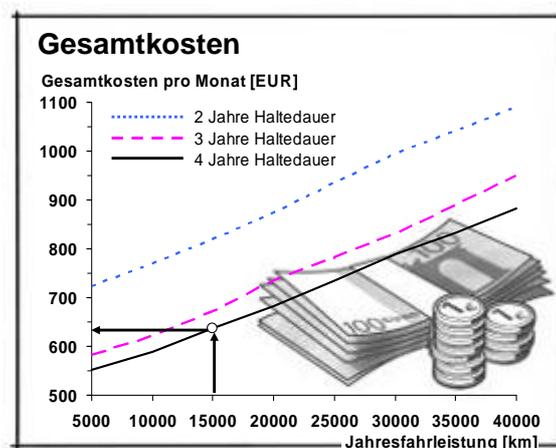
Die Einstufung bei der Haftpflichtversicherung, Voll- und der Teilkasko liegen im zufriedenstellenden bis ausreichenden Bereich für diese Klasse.

⊕ Niedrig fällt die Steuer aus, sie liegt in Deutschland nur bei 28 Euro pro Jahr.

1,8

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die absoluten Kosten pro Monat für den Passat TSI EcoFuel liegen im guten Bereich, vor allem die günstigen Kraftstoffkosten und die niedrige KFZ-Steuer beeinflussen das Ergebnis positiv. Bei Wertverlust, Versicherung und Werkstatt liegt die Limousine nur im durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 636 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	4,5 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	634
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-Haftpf.  
 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	1390 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/55R16W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,5/11,3 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>5,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,0 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	<b>4,5 kg</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,8/ 3,5/ 4,8 kg</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	117g/km / <b>123g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4769/1820/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2060 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1600 kg/520 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>480 l/810 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	21 l
Reichweite	<b>465 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## 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 (direkt messend)	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

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>78 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>51 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>72 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>435 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>636 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/23
Grundpreis	32.375 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.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,8

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

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