



VW Passat Variant 2.0 TDI BMT Comfortline (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(103 kW / 140 PS)

Mit dem Passat Variant 2,0-l-TDI BlueMotion Technology bietet VW einen Allrounder im Mittelklassesegment an. Der getestete Wagen gibt sowohl als Lademeister, komfortables Langstreckenfahrzeug oder auch als Spritsparkünstler ein gutes Bild ab. Dies stellt er mit einem Kofferraumvolumen von 465 l (bis 900 l) oder einem Durchschnittsverbrauch von 4,8 l/100 km im ADAC EcoTest unter Beweis. Für einen angenehmen Komfortfaktor sorgen die gute Verarbeitung, das üppige Platzangebot, Ledersitze und das adaptive Fahrwerk. Doch auch bei der Sicherheit kann der Passat überzeugen. Eine Müdigkeitswarnung gibt es serienmäßig und optional sind eine Reihe von Assistenzsystemen, wie ACC mit City-Notbremsfunktion, Spurhaltesassistent oder ein Spurwechselassistent, erhältlich. Doch dieses gelungene Gesamtpaket hat seinen Preis: Dieser beginnt bei 31.575 Euro, steigt jedoch mit jedem Ausstattungsdetail rapide an - im Falle des Testwagens muss mit etwa 15.000 Euro extra kalkuliert werden. **Karosserievarianten:** Limousine, Variant. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo 159 Sportwagon, Audi A4 Avant, BMW 3er Touring, Ford Mondeo Turnier, Hyundai i40cw, Mercedes C-Klasse T-Modell, Opel Insignia Sports Tourer, Seat Exeo.

+ gutes Innenraumangebot, großer Kofferraum, ergonomisches Cockpit, komfortables und sicheres Fahrwerk, gute Sicherheitsausstattung, geringer Verbrauch

- dürftige Rundumsicht, niedrige Kopfstützen im Fond

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



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

2,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,5 Senioren

1,8 Langstrecke

1,7 Transport

2,4 Fahrspaß

2,1 Preis/Leistung

Stand: Juli 2012
Text: Martin Poloczek

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

- ⊕ Finish und Verarbeitung machen einen sehr guten Eindruck. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und das Spaltmaß ist sowohl schmal als auch gleichmäßig. Im Innenraum setzt sich der hohe Qualitätseindruck fort, Applikationen in Holz- und Aluoptik werten es zudem auf. Lediglich bei sehr penibler Betrachtung lassen sich kleine Schönheitsfehler erkennen, die den guten Gesamteindruck allerdings nicht schmälern. Die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet, jedoch gibt es keinen Kratzschutz für die lackierten Türschweller. Motorraum und Unterboden sind weitgehend abgeschottet und glattflächig, was Luftverwirbelungen und somit den Kraftstoffverbrauch reduziert. Darüberhinaus ist der Tankdeckel in die Zentralverriegelung einbezogen.
- ⊖ Sowohl Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken sind nahezu ungeschützt vor Beschädigungen. An den Türen sind zwar dünne, verchromte Schutzleisten, jedoch sind diese weit unten positioniert und schützen daher kaum.

1,8

Alltagstauglichkeit

- ⊕ Im Ganzen weist der getestete Passat Variant eine gute Alltagstauglichkeit auf. Mit einer Tankfüllung sind Reichweiten bis rund 1450 km möglich. Die maximale Zuladung fällt mit 605 kg großzügig aus, davon dürfen 100 kg auf dem Dach, mittels serienmäßiger Dachreling, transportiert werden. Zudem bietet der Passat Variant vier vollwertige und einen schmalen Mittelsitz an, der sich allerdings mehr für Kurzstrecken eignet.
- ⊖ Serienmäßig ist der Passat lediglich mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Im Falle des Testwagens waren allerdings optionale, selbstheilende Mobilitätsreifen verbaut (ContiSeal). Wagenheber und Schraubenschlüssel sucht man vergebens, so dass ein Räderwechsel ohne Weiteres nicht möglich ist, allerdings sind diese in Verbindung mit einem vollwertigen Reserverad gegen Aufpreis erhältlich.

2,3

Sicht

Die Sitzposition des Fahrers ist in einer zufriedenstellenden Höhe und ermöglicht einen akzeptablen Überblick des umliegenden Verkehrsgeschehens. Die Karosserieenden lassen sich nach vorn gut Einsehen und nach hinten durch das steile Heck zufriedenstellend abschätzen. Zudem beeinträchtigt die hohe Fensterkante den Blick auf tief liegende, sich hinter dem Fahrzeug befindliche Gegenstände. Die Außenspiegel haben eine zufriedenstellende Größe und ermöglichen dadurch einen akzeptablen Blick nach hinten.

- ⊕ Durch die abfallende Motorhaube sind tief liegende Hindernisse gut erkennbar. Beim Rangieren helfen eine optionale Rückfahrkamera und serienmäßige Parksensoren an beiden Fahrzeugenden. Darüber hinaus kann ein Einparkassistent geordert werden, der automatisch in Längs- und Querparklücken lenkt und dem Fahrer nur die Geschwindigkeitssteuerung überlässt. Die sensorgesteuerten Scheibenwischer haben einen guten Wirkungsbereich und ermöglichen somit ein großes Sichtfeld. Am Tag sorgt das LED-Tagfahrlicht für eine bessere Erkennbarkeit durch den Gegenverkehr.



Nicht versenkbare Kopfstützen stören die Sicht nach hinten.

Die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten in Verbindung mit dem aufpreispflichtigen Dynamic Light Assist die Fahrbahn optimal aus. Dann fährt man, bei eingeschaltetem Licht, permanent mit Fernlicht ohne den Gegenverkehr zu blenden. Zudem lenken die Scheinwerfer in Kurven mit und das serienmäßige Abbiegelicht hilft Kreuzungen besser einzusehen. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der linke Außen- (optional) und der Innenspiegel (serienmäßig) automatisch ab. Darüber hinaus hat der fahrerseitige Außenspiegel einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Passat Variant nur eine ausreichende Bewertung. Die breiten Dachsäulen schränken den Blick besonders nach schräg hinten ein. Doch auch der Blick durch den Innenspiegel fällt spärlich aus, da dieser recht klein ist.

2,8 Ein-/Ausstieg

Die Sitze sind im Passat Variant recht tief angeordnet, was den Ein- und Ausstieg nicht erleichtert. Zudem ist der Abstand zwischen der Sitzfläche und der Dachlinie nicht besonders üppig - große Personen können sich den Kopf stoßen. Hinten stört vor allem der breite Schweller beim Einsteigen.

⊕ Serienmäßig wird der Passat mit einer praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegelt, zudem können auch die Fenster damit geöffnet und verschlossen werden. Im Falle des Testwagens war das aufpreispflichtige Easy Open-Paket an Bord. Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, denn das Fahrzeug wird automatisch entriegelt, wenn man sich annähert. Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer nach dem Entriegeln des Fahrzeugs und nach dem Aussteigen noch für eine kurze Zeit die Umgebung vor dem Fahrzeug aus. Eine Umfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln ist ebenfalls optional erhältlich. Durch die niedrige Schwellerposition wird das Ein- und Aussteigen nicht zusätzlich erschwert. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen Sitzenden vorhanden.

⊖ Die Türschweller fallen sehr breit aus, dadurch muss man einen großen Schritt machen. Mit der Fernbedienung verriegelte Türen lassen sich vom Innenraum aus mit dem Öffner oder Schalter nicht mehr aufsperrern (Safe Lock Sicherung). Abhilfe: zweimal hintereinander verriegeln, dann kann man von innen wieder aufsperrern.

1,3 Kofferraum-Volumen*

⊕ Üblicherweise fasst das Ladeabteil gute 465 Liter. Klappt man die Rücksitzlehnen um, so können sogar 900 Liter verstaut werden (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dank der steilen Heckpartie lässt sich der Kofferraum über einen weiten Teil bis unters Dach beladen. Es lassen sich problemlos sieben handelsübliche Getränkeboxen transportieren.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Darüber hinaus wird die Heckklappe automatisch geöffnet, wenn man den Fuß unter die Stoßstange hält - ein Sensor erkennt dies und öffnet die Klappe auf knapp 1,92 m über dem Boden (Easy Open Paket). Durch die niedrige Ladekante (ca. 63 cm über dem Boden) und den nahezu ebenen Ladeboden lässt sich das Ladegut einfach ein- und ausladen. Die Ladeöffnung weist ein praktisches Format auf, so dass auch sperrige Gegenstände gut verladen werden können.
- ⊖ Aufgrund des recht langen Kofferraums lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur zufriedenstellend erreichen. Die Kofferraumbreite ist für einen Mittelklassewagen nur durchschnittlich. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

1,9 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch umklappen, der Vorgang ist mit wenigen Handgriffen auch vom Kofferraum aus möglich. Bleiben die Kopfstützen in den Lehnen, steigt der Kofferraumboden leicht an. Wird die Rücksitzbank ebenfalls umgelegt, können die Kopfstützen dort eingehängt werden - dann ist der Ladeboden eben. Eine Durchladeluke in der Rücksitzbank ist serienmäßig. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es ein großes und mehrere kleine Fächer. Eine Netztrennwand und Befestigungssysteme sind optional erhältlich.

1,8 INNENRAUM

1,3 Bedienung

- ⊕ Das Cockpit des Passat ist ergonomisch aufgebaut und die Anzahl der Bedienelemente überschaubar, dadurch kann das Fahrzeug bereits nach einer kurzen Zeit intuitiv bedient werden. Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Schalthebel ist gut erreichbar. Der Fahrzeugschlüssel kann in einen Schacht, neben dem Lenkrad, eingesteckt werden, der Start/Stop-Knopf befindet sich allerdings etwas ungewohnt in der Mittelkonsole zwischen den Sitzen - dadurch ist er aber gut erreichbar. Die Scheibenwischer vorn und das Fahr- sowie Fernlicht (optional) werden sensorgesteuert. Alternativ kann das Licht auch über einen gut erreichbaren Drehschalter in der Armaturentafel gesteuert werden. Die Instrumente lassen sich einwandfrei ablesen und ein Bordcomputer informiert u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbräuche. Zudem sind für viele Funktionen Kontrollleuchten vorhanden, so wird der Fahrer auch gewarnt wenn Türen (inkl. Heckklappe und Motorhaube) offen sind. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen Satelliten am Lenkrad aktiviert. Das Bedienteil der Klimaanlage ist übersichtlich aufgebaut und gibt keine Rätsel bei der Bedienung auf. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert, was den Kraftstoffverbrauch reduziert. Dank Luftgütesensor wird auch die Umluftfunktion bedarfsgerecht geregelt. Das Radio-/Navigationssystem ist nahezu optimal positioniert und lässt sich ebenfalls einfach durch Berührung bedienen. Die Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang (Soundsystem "Volkswagen Sound").



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

Außenspiegel und Fensterheber lassen sich elektrisch steuern, letztere haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Die Vordersitze lassen sich elektrisch einstellen, die Bedienelemente hierfür befinden sich in den Sitzverkleidungen - durch ihre Form sind die Funktionen selbsterklärend. Vorn gibt es mehrere Ablagen, den Fondpassagieren stehen Türfächer und sowie Becherhalter zur Verfügung. Das Handschuhfach ist recht groß und beleuchtet. Für alle außen Sitzenden gibt es Leseleuchten.

– Es fehlt eine vernünftig erkennbare Kontrolle für das Fahrlicht - das ist besonders ungünstig, wenn die Lichtautomatik eingeschaltet ist und der Fahrer nicht weiß, ob das Licht nun wirklich an ist. Aktivierte Nebelscheinwerfer werden nur mit einer Leuchte am Lichtschalter angezeigt. Der Blick schweift beim Einstellen der Klimaanlage vom Verkehrsgeschehen ab, da die Schalter recht weit unten positioniert sind.

1,8 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot ist großzügig bemessen: Personen bis knapp zwei Meter Körpergröße finden bequem Platz - die Kopffreiheit ist sehr groß. Die Innenbreite zeigt sich im Klassenvergleich zufriedenstellend, dennoch stellt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden ein.

2,6 Raumangebot hinten*

+ Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist viel Platz vorhanden, erst Mitfahrer über 1,86 m Größe stoßen mit dem Kopf am Dach an. Die Kniefreiheit würde für größere Passagiere reichen (wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind). Das Raumempfinden ist angenehm.

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



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

4,0 Innenraum-Variabilität

– Der Beifahrersitz lässt sich in Liegeposition bringen und die Lehnen der Rückbank sind klappbar - das reicht nur für eine ausreichende Bewertung.

1,9 KOMFORT

1,7 Federung

Das Testfahrzeug war mit der optionalen adaptiven Fahrwerkregelung DCC ausgestattet.

+ 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 zeigt sich das Fahrwerk ausgewogen, tendenziell aber etwas straff - lange Bodenwellen werden optimal abgefedert. Kurze Bodenwellen oder grobe Einzelhindernisse werden gut geschluckt. Im Sport-Modus spricht das Fahrwerk direkter an - Wank- sowie Seitenneigung sind kaum vorhanden. Im Comfort-Modus werden größere Unebenheiten souverän absorbiert, diese dringen kaum bis in den Innenraum durch.

Die Folge ist allerdings, dass gerade bei langen Bodenwellen auf der Autobahn ein leichtes Nachschwingen vorhanden ist und wellige sowie kurvige Landstraßen die Karosserie mehr in Bewegung bringen. Bei beladenem Fahrzeug ändert sich die Dämpfercharakteristik kaum. Raue Fahrbahnbeläge oder Kopfsteinpflaster werden im Comfortmodus ordentlich geschluckt kommen aber gedämpft zu den Insassen durch. Insgesamt kann ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

1,7 Sitze

Der Testwagen war mit dem optionalen Sportpaket Leder "Nappa" ausgestattet, was beheizte Sport-Ledersitze vorn beinhaltet. Zudem hatten die Vordersitze die aufpreispflichtige 12-Wege-Einstellung.

⊕ Die vorderen Sitze lassen sich in Höhe und Neigung einstellen, zudem haben sie eine einstellbare Lordosenstütze - das ermöglicht Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Das Sitzpolster ist recht straff aber angenehm. Vorn sind sowohl Sitzfläche als auch -lehne ordentlich konturiert und bieten auch in schnell durchfahrenen Kurven einen guten Seitenhalt. Die Lehnen sind hoch und der Fahrer kann seinen linken Fuß sehr gut auf dem Trittbrett abstützen. Im Fond fallen die Sitzkonturen schwächer aus, der Seitenhalt ist insgesamt aber noch gut. Die Lehnen sind hinten sehr hoch. Auch die Sitzposition ist im Fond bequem, würde aber durch eine steilere Sitzfläche angenehmer ausfallen, da dann die Oberschenkel eine bessere Unterstützung hätten.

⊖ Bei sommerlichen Temperaturen sind die Ledersitzbezüge schweißtreibend.

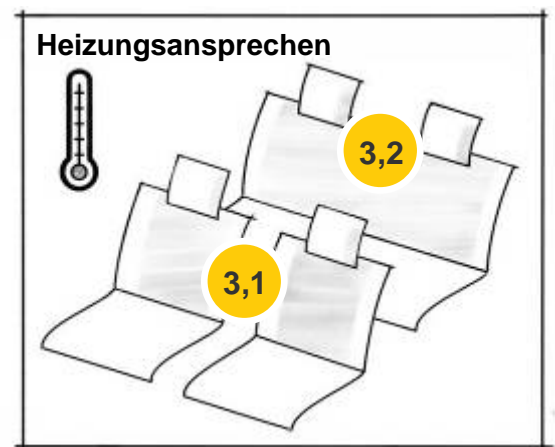
1,9 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel ist bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche niedrig, einzig Windgeräusche nehmen dann hörbar zu. Der Motor ist im Innenraum zwar wahrnehmbar, fällt aber nicht unangenehm auf. Der gemessene Innengeräuschpegel liegt bei 130 km/h mit rund 68 dB(A) im guten Bereich.

2,4 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Passat mit einer Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die aufpreispflichtige Klimaautomatik (Climatronic) an Bord. Beim Heizungstest erwärmt sich der Fahrzeuginnenraum gleichmäßig. Die benötigte Zeit, bis angenehme Temperaturen vorherrschen, ist zufriedenstellend.

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, die Bereiche sind individuell einstellbar. Die Umluftsteuerung findet mittels Luftgütesensor statt, zudem gibt es einen Aktivkohlefilter, der unangenehme Gerüche aus dem Innenraum fernhält.



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Der 2,0-l-TDI-Motor mit BlueMotion Technologie leistet 140 PS und entfacht sein maximales Drehmoment von 320 Nm bei 1750 U/min. In Verbindung mit dem recht lang übersetzten Getriebe reicht es für zufriedenstellende Fahrleistungen. Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte akzeptabel. Den simulierten Überholvorgang absolviert der Passat in rund 6,2 Sekunden - das ist Klassenmittelfeld.

– Im sechsten Gang sind die Elastizitätswerte nicht mehr gut.

2,3 Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Diesel läuft über den gesamten Drehzahlbereich recht kultiviert. Im unteren Drehzahlbereich sind unter Last Vibrationen spürbar, sonst werden diese kaum in den Innenraum übertragen. Ein Dröhnen ist nicht vorhanden und Brummfrequenzen sind bei niedrigen Drehzahlen etwas zu vernehmen.

1,6 Schaltung

+ Das Sechs-Gang-Schaltgetriebe ist präzise geführt, so dass sich die Gänge leicht schalten lassen. Aufgrund kurzer Schaltwege lassen sich auch schnelle Wechsel realisieren. Der Rückwärtsgang lässt sich stets leicht einlegen und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. An Steigungen hilft die Autohold-Funktion, die ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert. Die Kupplung lässt sich fein dosieren, wenn auch eine kleine Anfahrschwäche aufgrund der langen Getriebeübersetzung vorhanden ist. Die gut funktionierende Gangempfehlung hilft dem Fahrer den richtigen, der Situation entsprechenden Gang zu wählen.

2,3 Getriebeabstufung

+ Das Sechsgang-Getriebe ist insgesamt recht lang abgestimmt, so dass man besonders in den höheren Gängen an Steigungen öfter schalten muss, wenn man die Geschwindigkeit halten möchte. Jedoch wirkt sich die lange Übersetzung positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus, da bei 130 km/h niedrige Drehzahlen von etwa 2150 U/min vorherrschen. Die einzelnen Abstufungen passen gut zueinander.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

+ Die Richtungsstabilität des Passat Variant ist gut und das Fahrverhalten sicher - Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Beim ADAC Ausweichtest kann der VW ein gutes Ergebnis einfahren. Er reagiert spontan und zielsicher auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich unverzüglich auf Ausweichkurs.

Tendenzuell ist der Passat untersteuernd ausgelegt, dies überfordert auch ungeübte Fahrer nicht, lässt sich aber weitgehend neutral durch den Parcours fahren. Lastwechselreaktionen in Kurven sind praktisch nicht vorhanden, drängt das Heck aber nach außen, so regelt das ESP zuverlässig. Bei rutschigem Untergrund hilft eine Antischlupfregelung mit elektronischer Differenzialsperre, wenn die Antriebsräder durchdrehen.

2,1 Lenkung*

Der Wendekreis ist im Klassenvergleich mit rund 11,5 m durchschnittlich.

⊕ Die Lenkung spricht schnell an und zeigt sich präzise - dem Fahrer wird ein guter Fahrbahnkontakt vermittelt. Die Übersetzung ist durchschnittlich, beim Rangieren ist jedoch nur ein geringer Kraftaufwand notwendig (geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung).

1,2 Bremse

⊕ Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Zudem zeigt sie sich sehr effektiv: Bei Vollverzögerungen aus 100 km/h benötigt der Passat Variant lediglich rund 34 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: ContiSportContact 5 Conti Seal 235/45R17 94W).

1,9 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Passat Variant ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP (inklusive Spannstablisierung) und einem Bremsassistenten ausgestattet, der dem Fahrer hilft das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei ESP-Eingriffen wird durch einen leichten Lenkimpuls dem Fahrer eine Lenkempfehlung gegeben, um das Fahrzeug besser zu stabilisieren. Die serienmäßige Müdigkeitserkennung fordert den Fahrer auf, bei Bedarf eine Pause zu machen. ContiSeal-Reifen sind optional erhältlich. Ein Reifendruckkontrollsystem ist gegen Aufpreis erhältlich. Die optionalen Xenonscheinwerfer beinhalten Abbiegelicht und Kurvenlicht, wodurch der Kurvenverlauf besser ausgeleuchtet wird. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, anschließend wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert.

ADAC-Ausweichtest



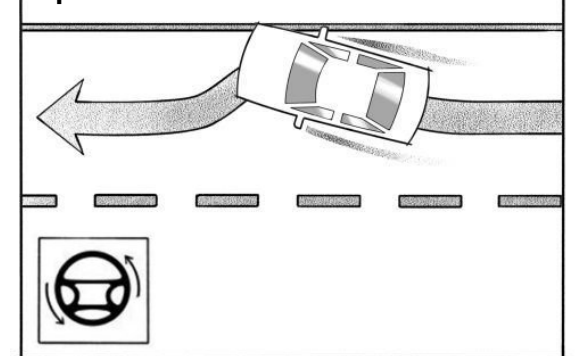
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

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.

Ein Abstandsregelsystem (ACC) inkl. Kollisionswarner und autonomer City-Notbremsfunktion ist ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden (im Testwagen vorhanden). Optional sind auch ein aktiver Spurhalte- und ein Spurwechselassistent erhältlich. Die Blinker funktionieren auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage, so dass eine Richtungsänderung beim Abschleppen angezeigt werden kann. Rückstrahler warnen andere Verkehrsteilnehmer bei geöffneten Türen. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigtem Kupplungspedal starten lässt.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

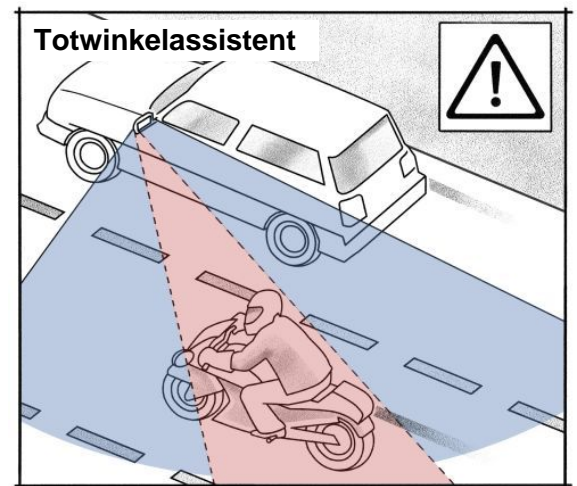
+ Der VW Passat Variant bietet dank sehr steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Gegen Aufpreis sind auch Seitenairbags mit Gurtstraffern im Fond erhältlich. Vom Passat Variant liegt aktuell kein Crashtest-Ergebnis vor, allerdings wurde das Vor-Facelift-Modell als Limousine im Jahre 2010 getestet: Das Resultat sind 91 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz - das reicht für volle fünf Sterne. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis knapp 1,90 m optimalen Schutz, zudem weisen sie einen geringen Abstand zu den Köpfen auf und können dadurch optimal wirken. Nur die Insassen vorne werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Schnallt man sich im Fond allerdings während der Fahrt ab, so wird der Fahrer über einen Warnton informiert. An den stabilen Außentürgriffen lassen sich hohe Zugkraft aufbringen.

- Die Kopfstützen hinten bieten nur Personen bis 1,65 m guten Schutz - das ist eindeutig zu wenig.

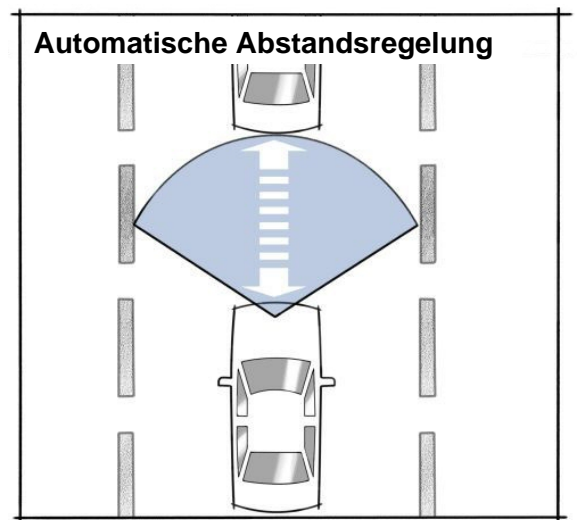
1,9 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm (Limousine) erhielt der Passat 77 Prozent der möglichen Punkte. Serienmäßig gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken auf den äußeren Plätzen im Fond. Alternativ können auch zwei Kindersitze nebeneinander problemlos mit den Gurten befestigt werden. Die Sicherheitsgurte sind lang und reichen auch für Kindersitze mit großem Gurtbedarf. Die Anlenkpunkte sind auf den äußeren Plätzen optimal und die Abstände groß. Der Beifahrer-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Alle Fenster haben einen früh wirkenden Einklemmschutz, der ein Verletzungsrisiko senkt.

- Die Gurtschlösser sind auf der Rückbank nicht verwechslungssicher. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos montiert werden.



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.



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.

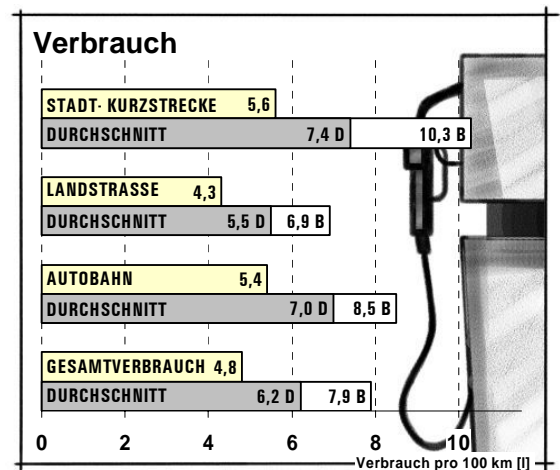
2,9 Fußgängerschutz

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 54 Prozent der möglichen Punkte vergeben (Crashtest nach EuroNCAP-Norm, Limousine).

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO₂*

⊕ Beim ADAC EcoTest erreicht der Passat Variant BMT mit einem CO₂-Ausstoß von 153 g/km gute 38 Punkte. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 l pro 100 km. Im Stadtverkehr wirkt sich das Start-Stopp-System positiv aus, so dass der gemessene Innerortsverbrauch bei 5,6 l/100 km liegt. Im Außerortsbetrieb werden 4,3 l/100 km verbraucht und auf der Autobahn genehmigt sich der Passat 5,4 l/100 km.



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

1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig, so dass 41 Punkte vergeben werden. Es fallen lediglich leicht erhöhte Stick-Oxid-Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus auf. Im Ganzen reicht es mit den CO₂-Punkten für 79 Punkte im ADAC EcoTest - das entspricht vier von fünf Sternen.

2,3 AUTOKOSTEN

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Passat Variant mit einem niedrigen Kraftstoffverbrauch überzeugen kann, liegen auch die Kosten auf gutem Niveau.

1,7 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 oder alle 60.000 Kilometer, muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der Zahnriemen muss nur alle 210.000 km ersetzt werden.

⊕ Der Dieselpartikelfilter ist wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Die Kosten für den Reifenersatz sind relativ niedrig. VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die ebenfalls zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

2,8 Wertstabilität*

Dem Passat wird ein stabiler Werterhalt prognostiziert. Gründe hierfür sind die große Beliebtheit, der große Nutzfaktor und die moderne Dieselschichttechnologie.

3,0 Kosten für Anschaffung*

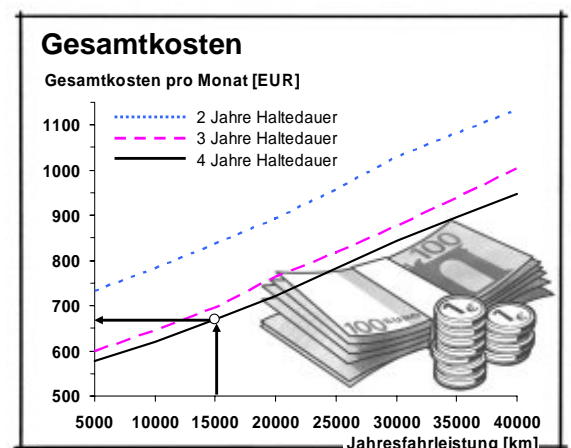
Der Grundpreis des Testwagens liegt bei 31.575 - das allein ist ein stolzer Preis. Sollen allerdings alle klassenüblichen Details an Bord sein, so müssen weitere 3.375 Euro aufgewendet werden (nach ADAC Ausstattungskorb). Damit reiht sich der VW im Klassenmittelfeld ein.

2,7 Fixkosten*

Die festen Kosten des getesteten Wagens fallen durchschnittlich aus. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 210 Euro pro Jahr zur Buche. Doch auch die Versicherungseinstufungen fallen nicht besonders günstig aus. Während die Vollkaskoversicherung noch überschaubar bleibt, sind Haftpflicht- und Teilkaskoeinstufung durchschnittlich bis teuer (KH: 17; TK: 22; VK: 19).

2,1 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich überschaubar aus, da der Passat mit niedrigen Betriebskosten punkten kann und sich in keinem Einzelkapitel der Autokosten einen Fauxpas erlaubt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 670 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 TDI BlueMotion	1.6 TDI BlueMotion Technology	2.0 TDI BlueMotion Technology	2.0 BlueTDI	2.0 TDI BlueMotion Technology
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	77(105)	103(140)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1500	250/1500	320/1750	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	12,5	12,5	10,0	10,0	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	196	193	210	210	224
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,3 D	4,4 D	4,6 D	4,7 D	4,7 D
CO2 [g/km]	113	116	120	123	123
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/19	17/18/19	17/19/22	17/19/22	16/20/25
Steuer pro Jahr [Euro]	158	164	210	216	216
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	636	640	668	676	700
Preis [Euro]	27.800	29.750	29.450	30.625	33.200

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/ 4,3/ 5,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	120g/km / 153g/km
Innengeräusch 130km/h	67,9dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4771/1820/1516 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1575 kg/605 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	465 l/900 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1455 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	106 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	89 Euro
Monatlicher Wertverlust	424 Euro
Monatliche Gesamtkosten	670 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/22
Grundpreis	31.575 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	185 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	1.210 Euro°
Automatikgetriebe (DSG)	2.225 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light Assist)	144 Euro°
Kurvenlicht (Xenon-Scheinwerfer)	1.430 Euro°
LED-Rückleuchten (Xenon-Scheinwerfer)	1.430 Euro
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	ab 85°
Spurassistent (Lane Assist)	540 Euro°
Tempomat	230 Euro°
Totwinkelassistent (Side Assist)	540 Euro°
Xenonlicht (Xenon-Scheinwerfer)	1.430 Euro°

INNEN

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

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerseite)	Serie
Dachreling (schwarz)	Serie
Lackierung Metallic	570 Euro°
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

AUTOKOSTEN

2,3

Betriebskosten*	2,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,7
Wertstabilität*	2,8
Kosten für Anschaffung*	3,0
Fixkosten*	2,7
Monatliche Gesamtkosten*	2,1

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen