



VW Passat Variant 2.0 TDI BMT Highline

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Die achte Generation des VW Passat wurde grundlegend überarbeitet. Die Karosserieabmessungen sind mit denen des Vorgängers zwar weitgehend identisch, deutlich vergrößert wurde dagegen der Radstand, der jetzt bei 2,79 m liegt (Vorgänger: 2,71 m). Dies kommt vor allem den Fondpassagieren zugute, die auf den bequemen Rücksitzen eine fürstliche Beinfreiheit genießen dürfen. Der Fahrkomfort ist insgesamt hoch. Das auf Wunsch erhältliche adaptive Fahrwerk federt geschmeidig, die Top-Komfortsitze (Serie beim Highline) bieten vor allem dem Fahrer viel Bequemlichkeit und das Geräuschniveau im Innenraum fällt dank der optionalen Akustikverglasung äußerst niedrig aus. Der 150-PS-Dieselmotor passt gut zum Passat und sorgt bei niedrigem Verbrauch (EcoTest: 4,7 l/100 km) für passable Fahrleistungen. Aller Ehren wert sind die technischen Neuerungen. Weltneuheiten wie der Emergency Assist, der im medizinischen Notfall das Fahrzeug selbstständig zum Stillstand bringt, oder der Trailer-Assist, der dem Rückwärtsrangieren mit einem Anhänger durch teilautonome Eingriffe den Schrecken nehmen soll, lassen den vom Volksmund gern als Vertreterauto titulierten Passat zum Technologieträger aufsteigen. In der Summe gehört der Passat Variant durch die Kombination von gutem Nutzwert, angenehmem Fahrkomfort und hohem Sicherheitsniveau zu den besten Kombis der Mittelklasse. Einziges echtes Manko ist der Preis. Der Passat Variant 2.0 TDI kostet als Highline mindestens 36.875 Euro. Das ist trotz der umfangreichen Serienausstattung ein hoher Preis.

- +** sehr großzügiges Raumangebot, gute Komforteigenschaften, einfache Bedienung, sehr hohes Sicherheitsniveau, sparsamer und sauberer Dieselmotor, helle LED-Scheinwerfer
- bei niedrigen Drehzahlen durchzugsschwacher Motor, keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

1,7 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,7 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,6 Langstrecke

1,7 Transport

2,4 Fahrspaß

2,1 Preis/Leistung

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

⊕ Die achte Generation des VW Passat überzeugt wie schon der Vorgänger mit einer weitgehend tadellosen Verarbeitung. Alle Karosserieteile sind sauber eingepasst und wirken sehr sorgfältig gefertigt. Nur einige wenige Details wie der fehlende Klarlack an der Innenseite der Motorhaube können dem VW angekreidet werden. Der Kofferraum ist weitgehend mit kratzunempfindlichen Materialien verkleidet. Auch im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die direkt im Sichtbereich des Fahrers liegenden Bereiche wie die oberen Teile des Armaturenbretts und der Türverkleidungen sind geschäumt und haben eine gute Haptik. Auch die mit Stoff bezogenen Dachsäulenverkleidungen zeugen von hoher Qualität. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig gestaltet und aufwendig mit Akustikdämmmatten verkleidet. Das reduziert Fahrgeräusche und verbessert die Aerodynamik. Die Einstiegsbereiche der Türen sind mit einer doppelten Dichtlippe gegen Verschmutzung abgedichtet. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt werden kann. Die Motorhaube lässt sich einfach öffnen und schließen und wird mittels Gasdruckfeder offen gehalten.

⊖ Schaut man genauer hin, findet man auch einige Stellen, an denen gespart wurde. So bestehen die Mittelkonsole und alle unteren Bereiche des Armaturenbretts aus harten und kratzempfindlichen Kunststoffen. Die Karosserie ist bei leichten Parkremplern oder einer unvorsichtig geöffneten Tür weitgehend ungeschützt. Es fehlen Schutzleisten an den Türen und die lackierten Stoßfänger sind einteilig. Nur der untere Bereich der hinteren Stoßstange kann separat ausgetauscht werden. An den Türschwelleren gibt es keine Einstiegsleisten, die Lackkratzer beim Ein- und Aussteigen verhindern würden.

2,0

Alltagstauglichkeit

Der Passat Variant 2.0 TDI kann mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten. Der Kombi bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die maximale Zuladung fällt mit 495 kg zufriedenstellend aus - gegenüber dem Vorgänger sind es aber dennoch rund 100 kg weniger, die man zuladen darf. In der getesteten Highline-Ausstattung findet man serienmäßig selbstversiegelnde Mobilitätsreifen vor (ContiSeal), die sich bei einem eingefahrenen Nagel oder ähnlichem von selbst abdichten und eine Weiterfahrt ermöglichen. Gegen Aufpreis kann man auch ein vollwertiges Reserverad ordern (nicht im Testwagen). Nur dann findet man Bordwerkzeug und einen Wagenheber zum Wechseln der Räder im Fahrzeug vor.

⊕ Mit dem 66 l Kraftstofftank sind sehr hohe Reichweiten von bis zu 1.400 km möglich (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Sehr großzügig fällt die zulässige Anhängelast aus. Gebremst dürfen 2.000 kg, ungebremst immerhin 750 kg transportiert werden. Die zulässige Stützlast beträgt gute 90 kg - damit lassen sich auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger zum Transport von zwei schweren Fahrrädern (z.B. E-Bikes) montieren.

2,2

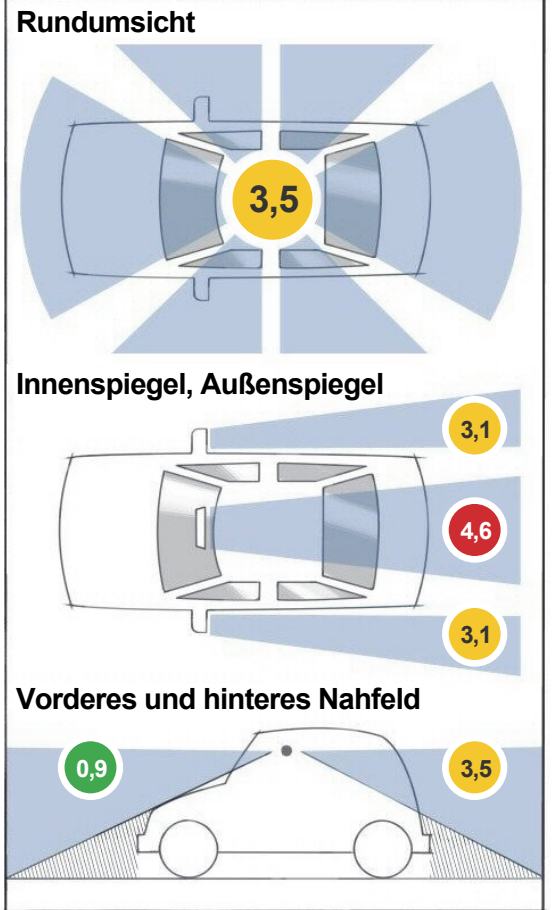
Sicht

Die Rundumsicht des VW Passat Variant fällt noch zufriedenstellend aus. Dank der nun teilweise versenkbaren Kopfstützen im Fond fällt die Sicht nach hinten deutlich besser aus, als noch beim Vorgänger.

Dennoch stören noch die recht breiten C-Säulen sowie die breiten B-Säulen die Sicht zur Seite und nach schräg hinten. Die Sitzhöhe ist durchschnittlich, man hat einen zufriedenstellenden Blick auf das Verkehrsgeschehen. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind zufriedenstellend einsehbar. Die Außenspiegel haben eine durchschnittliche Größe und ermöglichen dadurch einen akzeptablen Blick nach hinten.

+ Die Karosserie des Passat Variant ist recht übersichtlich. Der Heckabschluss ist dank der fast senkrechten Heckscheibe gut abzuschätzen, die Motorhaube ist dagegen nur zum Teil einsehbar. Fast ideal erkennt man niedrige Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug. Beim Rangieren helfen die in dieser Ausstattungsversion serienmäßigen Parksensoren vorne und hinten. Gegen Aufpreis kann ein Einparkassistent geordert werden, der automatisch in Längs- und Querparklücken lenkt (im Testwagen). Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Zudem lenkt der Passat mit dem System auch wieder selbstständig aus der Parklücke heraus. Neben einer Rückfahrkamera kann man im neuen Passat auch eine 360° Rundumkamera ordern (beides nicht im Testwagen). Damit wird mittels vier Kameras das komplette Fahrzeugumfeld auf den Bildschirm des Infotainmentsystems projiziert. Ganz neu erhältlich ist ein sogenannter Trailer-Assist. Damit soll das Rückwärts-Rangieren mit einem Anhänger deutlich erleichtert werden. Der Spiegeleinsteller wird dabei als Joystick verwendet, um die gewünschte Fahrtrichtung anzuzeigen. Das Kamerasystem berechnet dann automatisch den Fahrweg und lenkt selbstständig in die entsprechende Richtung. Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Das System war nicht im Testwagen verbaut und konnte daher nicht getestet werden. Die Scheibenwischer haben einen guten Wirkungsbereich und ermöglichen somit ein großes Sichtfeld. Neben den serienmäßigen Halogenscheinwerfern gibt es für den Passat optional zwei LED-Lichtsysteme. Die in der Ausstattungsvariante Highline serienmäßigen einfacheren LED-Scheinwerfer besitzen Reflektortechnik. Das im Testwagen verbaute optionale LED-Lichtsystem samt Kurvenlichtfunktion basiert dagegen auf Projektionstechnik. Die Lichtausbeute, die damit erreicht wird, ist beeindruckend. Das Abblendlicht leuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug sehr hell und homogen aus. Das Fernlicht besitzt eine hohe Reichweite. Der optionale dynamische Fernlichtassistent "Dynamic Light Assist" erkennt über eine Kamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet nur die Bereiche aus, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Man kann dadurch mit permanentem Fernlicht fahren, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Das serienmäßige Abbiegelicht leuchtet die seitlichen Bereiche beim Abbiegen besser aus. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der linke Außen- und der Innenspiegel (serienmäßig) automatisch ab. Darüber hinaus hat der fahrerseitige Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verringert wird. Für den Passat gibt optional eine drahtlose Frontscheibenheizung, die schnell für freie Sicht sorgt.

- Der kleine Innenspiegel liefert nur ein mäßiges Bild des rückwärtigen Verkehrs.



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



Dank der nun teilversenkbaren Kopfstützen im Fond ist die Sicht nach schräg hinten deutlich besser als im Vorgänger.

Ein-/Ausstieg

Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Der Schweller ist zwar sehr niedrig, wodurch die Füße beim Ein- und Ausstiegen nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz. Die Sitzfläche liegt mit rund 54 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. In den Fond gelangt man weitgehend problemlos. Die Türen öffnen weit und die Türeinstiege sind breit, dadurch hat man einen angenehmen Einstiegsbereich. Störend ist die recht tief angeordnete Sitzbank sowie der ausladend gestaltete Radkasten.

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer Fernbedienung betätigen. Die Tasten sind verwechslungssicher und man kann damit auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es auch das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access". Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Das Fahrzeug erkennt, wenn man sich mit dem Schlüssel nähert und entriegelt das Fahrzeug automatisch, sobald man den Türgriff berührt. Das in der Highline-Ausstattung serienmäßig verbaute Licht-Paket beinhaltet unter anderem eine Coming/Leaving-Home-Funktion. Dabei werden die Scheinwerfer beim Öffnen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung oder beim Verlassen des Fahrzeugs (manuell über Fernlichthebel) eingeschaltet und beleuchten für eine gewisse Zeit das Fahrzeugumfeld. Gegen Aufpreis gibt es zudem eine in die Außenspiegel integrierte Umgebungsbeleuchtung. Für alle außen sitzenden Insassen gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern können. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Sie haben zwar nur zwei Rastungen, zwischen der ersten und zweiten Rastung bleiben die Türen bei ebener Fahrbahn aber in jeder Position geöffnet, was in engen Parklücken ein möglichst komfortables Ein- und Aussteigen ermöglicht.

⊖ Ist die optionale Diebstahlwarnanlage an Bord, ist der Passat mit einer Safe-Sicherung ausgestattet. Sperrt man dann das Auto ab, während sich noch Personen darin befinden, können diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt. Auf die aktivierte Safe-Sicherung wird der Fahrer beim Abziehen des Zündschlüssels im Multifunktionsdisplay hingewiesen. Sie kann durch zweifaches Verriegeln mit dem Schlüssel oder zweimaliges Antippen des Türgriffes manuell deaktiviert werden.

Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraumvolumen des VW Passat Variant fällt riesig aus. Bis zur Gepäckraumabdeckung gemessen lassen sich bis zu 475 l verstauen. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Passat bis zum Dach, beträgt der Stauraum 675 l - dann passen bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegt das Kofferraumvolumen bei 880 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. bei 1.505 l, wenn man den Kombi dachhoch belädt.



Mit 475 l Volumen lässt der Kofferraum des Passat kaum Wünsche offen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich optional auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Sie öffnet weit und bietet Personen bis rund 1,90 m unter der geöffneten Klappe genügend Platz. Wählt man das Easy-Open-Paket, muss man zum Öffnen der Heckklappe nur noch seinen Fuß unter die Stoßstange halten und sie öffnet dann automatisch. Dank der niedrigen Ladekante, die nur 62 cm über der Fahrbahn liegt und dem zur Ladekante hin fast ebenen Ladeboden (variabler Ladeboden in oberer Stellung),

lässt sich der Passat Variant sehr einfach beladen. Die Ladeöffnung ist hoch und durchschnittlich breit. Durch das zweckmäßige Format lassen sich auch sperrige Gegenstände gut transportieren. Nach dem Umlegen der Lehnen entsteht ein ebener Ladeboden.

– Der Kofferraum wird nur schwach beleuchtet. Es gibt nur eine zentrale Leuchte am Dachhimmel. Dadurch dringt bei geschlossener Gepäckraumabdeckung kein Licht in den Kofferraum. Für einen Kombi in dieser Preisklasse ist der Kofferraum insgesamt nur spärlich beleuchtet.

1,5 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne lässt sich dreifach geteilt (40:20:40) umklappen. Der Entriegelungsmechanismus zum Klappen der Lehnen funktioniert sehr einfach. Es gibt sowohl im Innen- als auch im Kofferraum Entriegelungshebel, mit denen die Rücksitzlehnen entriegelt werden können. Die Lehnenteile klappen dann automatisch nach vorn. Links und rechts gibt es je ein Ablagefach in der Seitenverkleidung und unter dem Kofferraumboden können auch kleine Gepäckstücke verstaut werden. In der Reserveradmulde des Testwagens war zwar der Subwoofer des optionalen Soundsystems verbaut, dennoch haben hier noch rund 30 l Gepäck Platz. Optional ist ein Gepäcknetz am Kofferraumboden lieferbar (nicht im Testwagen). Wählt man das Gepäck-Management-Paket, gibt es ein im Kofferraumboden integriertes Schienensystem, an dem stabile Verzurrösen, ein flexibler Spanngurt oder ein verschiebbarer Gepäckboden eingehängt werden kann. Mit dem verschiebbaren Gepäckboden können schwere Gegenstände bequem abgestellt und dann in Richtung Rücksitzlehne geschoben werden. Serienmäßig wird der Kombi mit einem Sicherheitstrennnetz ausgeliefert, das am Dach eingehängt werden kann und den Kofferraum vom Innenraum abtrennt. Es gibt optional eine umklappbare Beifahrersitzlehne, dann können auch sehr lange Gegenstände verstaut werden. Diese Funktion ist jedoch nur in der Ausstattungsvariante Comfortline erhältlich.

1,8 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Der VW Passat kann dank klar gegliederter Bedienelemente und dem großen mit Touchscreen und Annäherungssensor ausgestatteten Radio-/ Navigationssystem "Discover Pro" mit einer einfachen und intuitiven Bedienung punkten. Möchte man aber die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung eine gewisse Eingewöhnungszeit. Eine deutlichere Eingewöhnungszeit erfordert das optionale Active Info Display. Dabei werden alle Fahrinformationen anstelle eines normalen Tachoinstruments auf einem 31,2 cm großen TFT-Display eingeblendet. Die Vielfalt an Informationen die der Fahrer erhält ist gigantisch. Es lassen sich die Navigationskarte und verschiedenste Informationen zu Multimedia-, Bordcomputer und Assistenzsysteme durch unterschiedliche Info-Profile auswählen. Dadurch wirkt das Kombiinstrument je nach ausgewähltem Profil teils überladen und wichtige Informationen wie die Schaltpunktanzeige sind nicht immer auf den ersten Blick wahrnehmbar. Ein zusätzliches Head-Up-Display soll laut VW ab Mitte 2015 lieferbar sein. Das Klimabedienteil ist sehr tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden muss. Die Funktionen der Klimaautomatik erschließen sich aber schnell. Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display neben den Drehreglern angezeigt und ist gut ablesbar. Um Detaileinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste.



Bis auf wenige Ausnahmen ist die Bedienbarkeit des Passat vorbildlich. Auch die Verarbeitungsqualität kann überzeugen.

Dann lassen sich über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Um Energie zu sparen schaltet die Heckscheibenheizung nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet. Der Schalthebel ist gut positioniert und einfach erreichbar. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (Serie). Über das Bordmenü kann der Regensensor bei Bedarf auch deaktiviert werden. Der Lichtschalter ist recht gut erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Ein Fahrlichtsensor ist in der Highline-Ausstattung Serie. Die Bedienelemente für die Nebelleuchten findet man direkt neben dem Lichtschalter. Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem "Discover Pro" ist mit einer Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet, der erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und nur dann weitere Auswahlpunkte auflistet. Das im Stile eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Bedientasten am Navigationsbildschirm eingestellt werden. Zudem lassen sich viele Menüpunkte auch über das Multifunktionsdisplay mittels Lenkradtasten abrufen. Das im Testwagen verbaute Premium-Lautsprechersystem "DYNAUDIO Confidence" sorgt auch bei lauter Musik für klaren Klang und kräftige Bässe. Im Passat gibt es eine Reihe an gut nutzbaren Ablagen. In den vorderen Türfächern finden sogar 1,5 l große Flaschen Platz, zudem gibt es Becherhalter, ein großes Ablagefach in der Mitte sowie ein Brillenfach und ein kleines Fach links unter dem Lenkrad. Auch hinten werden die Insassen durch Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Sitzlehnen und große Türfächer verwöhnt. Gegen Aufpreis kann man im Fond eine 220V-Steckdose ordern. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und klimatisiert. Die helle Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen sorgt für eine gute Ausleuchtung. Die Leseleuchten hinten können sogar vom Fahrerplatz aus separat eingeschaltet werden. Alle Bedienelemente sind vorbildlich beleuchtet. Optional ist zudem eine angenehme Ambientebeleuchtung erhältlich. Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dies dem Fahrer im Kombidisplay angezeigt. Mit dem Bordcomputer können mittels verschiedener Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z.B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Active Info Display und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Für den Passat gibt es optional zwei unterschiedliche Abstandsregelsysteme. In der günstigeren Ausführung regelt das ACC bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h, wählt man das teurere System mit einem hochwertigeren Radarsensor, lässt sich das System bis 210 km/h einstellen.

⊖ Unverständlicherweise bietet VW nur für die niedrigste Ausstattungsvariante Trendline gegen Aufpreis einen Tempomaten an. In den höheren Ausstattungen Comfortline und Highline ist ein Tempomat generell nicht lieferbar. Es kann dann nur das optionale ACC geordert werden. VW begründet dies damit, dass man mit dem ACC bei nur geringem Mehrpreis deutlich mehr Komfort erhält. Die Entscheidung, ob man einen Tempomaten oder ein ACC haben möchte, sollte jedoch dem Kunden überlassen bleiben. Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer sind im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die vielen kleinen Lenkradtasten sind nicht sehr übersichtlich und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, möchte man diese während der Fahrt bedienen. Dies führt zu deutlicher Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Die Gurtschlösser sind aufgrund der wuchtigen Mittelkonsole nicht ideal erreichbar.

1,8

Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorn fällt sehr großzügig aus. Bei ganz zurückgeschobenem Fahrersitz finden Personen bis zwei Meter Körpergröße eine bequeme Sitzposition vor. Die Kopffreiheit würde für noch etwas größere Personen ausreichen. Dank der guten Innenbreite hat man im Passat ein angenehmes Raumgefühl. Nur die wuchtige Mittelkonsole kann etwas beengend wirken.

1,5 Raumangebot hinten*

⊕ Auch im Fond ist das Raumangebot des Passat Variant tadellos. Selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind, findet man hinten eine enorme Beinfreiheit vor. Limitiert ist die Kopffreiheit - aber auch die reicht für rund zwei Meter große Insassen. Die Innenraumbreite im Fond fällt zufriedenstellend aus. Zwei Personen finden sehr bequem Platz, für drei Personen nebeneinander wird es aber recht eng. Das subjektive Raumgefühl ist gut.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Passat Variant ist ausreichend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt umklappbar.

1,7 KOMFORT

1,8 Federung

Für den Passat können unterschiedlichste Fahrwerke geordert werden. Neben dem Standardfahrwerk gibt es ein Schlechtwegefahrwerk mit 15 mm höherer Bodenfreiheit, ein Sportfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung (R-Line Sportpaket) oder das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk (DCC), das ebenfalls eine leichte Tieferlegung von 10 mm beinhaltet.

⊕ Mit dem adaptiven Fahrwerk (DCC) können drei Programme zur Einstellung der Dämpfercharakteristik gewählt werden. Neben dem Normal-Modus gibt es einen Comfort- und Sport-Modus. Zusätzlich passt sich permanent die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades individuell an die aktuell Fahr situation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Im Normal-Modus zeigt sich das Fahrwerk sehr ausgewogen abgestimmt. Kurze Bodenwellen oder grobe Einzelhindernisse werden gut geschluckt, gleichzeitig schwingt die Karosserie selbst bei voller Beladungen kaum nach. Im Sport-Modus zeigt sich die Fahrwerkscharakteristik deutlich direkter. Wank- sowie Seitenneigung sind kaum vorhanden, Hindernisse dringen dadurch jedoch ungefilterter in den Innenraum, ohne das der Passat dadurch unkomfortabel wird. Der Comfort-Modus erhöht den Fahrkomfort nochmals etwas. Vor allem feinere Unebenheiten werden dann noch besser absorbiert, diese dringen dann kaum noch bis zu den Insassen durch. Nachteil der weichen Auslegung ist aber, dass gerade bei langen Bodenwellen auf der Autobahn ein leichtes Nachschwingen vorhanden ist und wellige sowie kurvige Landstraßen die Karosserie mehr in Bewegung bringen. Raue Fahrbahnbeläge sowie Kopfsteinpflaster werden insgesamt problemlos vom Fahrwerk geschluckt. Der Langsamfahrkomfort des Passat Variant ist gut.

1,6 Sitze

Der VW Passat ist in der Ausstattungsvariante Highline serienmäßig mit "Top-Komfortsitzen" vorn ausgestattet.

⊕ Der ergoComfort-Fahrersitz lässt sich in der Höhe und Neigung einstellen. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute elektrische 14-Wege-Einstellung mit Memory-Funktion. Dann gibt es für den Fahrersitz sogar eine Massagefunktion. Der Sitzkomfort auf dem Fahrersitz ist sehr gut. Die hohe Lehne ist körpergerecht ausgeformt, besitzt eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze und bietet im Lendenbereich einen guten Seitenhalt. Auch die Sitzfläche ist bequem ausgeformt und bietet den Oberschenkeln dank ausgeprägter Wangen einen guten Halt.

Dank der ausziehbaren Oberschenkelaufgabe lässt sich die Sitzfläche individuell an die jeweilige Personengröße anpassen. Auf dem Fahrerplatz finden Personen unterschiedlicher Statur schnell eine langstreckentaugliche Sitzposition. Den linken Fuß kann man auf einem stabilen Trittbrett abstützen. Der Beifahrersitz bietet einen ebenso guten Sitzkomfort. Dieser ist ebenfalls höhen- und neigungseinstellbar und besitzt eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Auf eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe und eine Massagefunktion muss der Beifahrer aber verzichten. Auf den äußeren Rücksitzen ist der Sitzkomfort ebenfalls gut. Die Lehne ist angenehm gepolstert, und bietet einen zufriedenstellenden Halt. Dank der angenehmen Lehnenneigung der bequemen Rückbank und der guten Oberschenkelaufgabe ist auch im Fond der Sitzkomfort gut.

⊖ In der Highline-Ausstattung findet man zwar serienmäßig atmungsaktive Alcantarasitzbezüge vor (Seitenwangen in Leder). Weniger gut ist aber die Atmungsaktivität der im Testwagen verbauten Glattleder-Sitzbezüge. Bei warmen Temperaturen kann man darauf schnell schwitzen. Abhilfe bietet die optionale Sitzbelüftung (nicht im Testwagen verbaut).

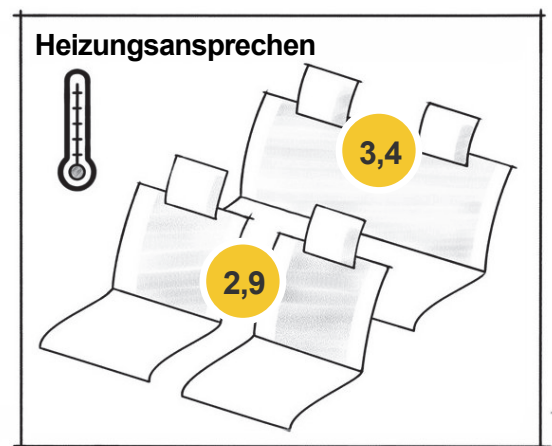
1,3 Innengeräusch

⊕ Gegen Aufpreis sind die Front- sowie die Seitenscheiben aus geräuschkäufendem Verbundsicherheitsglas erhältlich. Durch die Akustikverglasung werden die Windgeräusche weiter gesenkt. Der mit dieser Akustikverglasung ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem äußerst niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Bei 130 km/h beträgt das Innenraumgeräusch gerade einmal 65,4 dB(A). Sowohl Wind- als auch sonstige Fahrgeräusche sind gut gedämmt und dringen kaum zu den Insassen durch. Der Dieselmotor ist bei Konstantfahrt ebenfalls kaum wahrnehmbar - nur unter Vollast in den niedrigen Gängen und direkt nach dem Kaltstart ist der Diesel akustisch deutlicher präsent.

2,0 Klimatisierung

Im Passat Variant findet man in der getesteten Top-Ausstattung serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik an Bord. Die Heizleistung fällt beim getesteten Modell vorn wie hinten zufriedenstellend aus. Der Passat Variant 2.0 TDI wird bei kalten Außentemperaturen recht schnell auf eine angenehme Innenraumtemperatur erwärmt. Im Fond dauert es nur geringfügig länger, bis es warm wird.

⊕ Sowohl der Fahrer und Beifahrer als auch die hinteren Insassen können die Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung kann gut justiert werden, allerdings nur für alle Sitzplätze gemeinsam. Es besteht die Möglichkeit drei Automatikprogramme zu wählen (Sanft, Mittel, Intensiv), je nach Programm wird die Intensität der automatischen Regelung angepasst. Durch einen indirekten Belüftungsmodus arbeitet die Klimaautomatik weitgehend zugfrei. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Staub- und Pollenfilter samt Aktivkohleeinsatz ist im Passat Serie.



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

Der Zwei-Liter-Dieselmotor leistet maximal 150 PS (bei 3.500 1/min) und bietet schon bei niedrigen Drehzahlen ein hohes maximales Drehmoment von 340 Nm (bei 1.750 1/min). Die Fahrleistungen, die sich damit realisieren lassen, gehen in Ordnung. Nur bei sehr niedrigen Drehzahl wirkt der Motor schlapp, dann muss man auch mal einen Gang zurückschalten.

+ Überholmanöver lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der rund 1,6 Tonnen schwere Passat nur 5,6 s (gemessen im dritten Gang). Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte gut. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen vergehen im vierten Gang 7,8 s. Im fünften Gang sind es 11,8 s.

- Deutlich träger geht es dagegen im lang übersetzten sechsten Gang zu. Hier vergehen 19,1 s, bis aus 60 km/h Tempo 100 erreicht wird.

+ Der Vierzylinder-Dieselmotor ist gut vom Innenraum abgekapselt, wodurch kaum Vibrationen in den Innenraum dringen. Nur nach dem Kaltstart läuft das Aggregat rau und unkultiviert. Ist der Motor auf Betriebstemperatur, spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Nur leichte Vibrationen dringen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel zum Fahrer durch. Nu bei sehr niedrigen Drehzahlen (unterhalb 1.500 1/min) neigt der Motor unter Last zu leichtem Dröhnen.

+ Die sechs Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich weitgehend problemlos schalten. Nur gelegentlich muss beim Einlegen ein leichter Widerstand überwunden werden. Die Schaltwege sind kurz, so dass sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen. Das Einlegen des vorne links angeordneten Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos. Ein versehentliches Einlegen während der Fahrt ist nicht möglich. Selbst wenn das Fahrzeug noch leicht nach vorne rollt, kracht es nicht im Getriebe. Der Kraftaufwand zum Einlegen des Rückwärtsganges ist gering. Das Anfahren klappt weitgehend problemlos. Die Kupplung lässt sich gut dosieren und beim Anfahren wird die Drehzahl automatisch leicht angehoben. Beim Anfahren am Berg kann es aber dennoch auch mal vorkommen, dass der Motor abgewürgt wird. Tritt man dann die Kupplung, springt der Motor aber sofort wieder selbstständig an. Eine mittels Taste aktivierbare Auto-Hold-Funktion lässt die Bremsen beim Anhalten am Berg bis zum Anfahren automatisch betätigt, wodurch der Fahrer im Stand nicht ständig das Bremspedal betätigen muss. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst spritsparend unterwegs zu sein. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung spontan an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufungen der sechs Vorwärtsgänge passen gut zum drehmomentstarken Dieselmotor. Für alle Geschwindigkeitsbereiche steht ein passender Gang parat und auch die Drehzahlsprünge beim Schalten fallen nicht zu groß aus. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) im größten Gang mit niedrigen Motordrehzahlen (2.200 1/min) unterwegs ist.

1,7

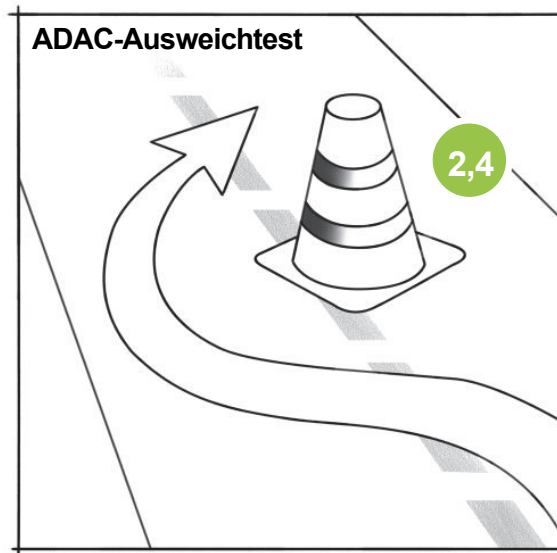
FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

⊕ Das Fahrverhalten des Passat Variant ist insgesamt sehr sicher. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls stabilisiert sich das Fahrzeug sofort wieder von selbst und hält gut die Spur. Sowohl beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen oder bei Spurrillen ist der Geradeauslauf des Kombis gut. Den ADAC Ausweichtest meistert der Passat weitgehend problemlos. Das Fahrzeug lässt sich gekonnt durch den Parcours zirkeln, das Fahrverhalten bleibt lange neutral und die maximalen Durchfahrsgeschwindigkeiten ohne Pylonenkontakt liegen hoch. Lenkt man den Passat aber ruckartig an, wie es eventuell bei einer Schrecksituation der Fall sein könnte, drängt der Kombi mit dem Heck nach und kann nur durch die effektiven ESP-Eingriffe und beherrschtes Gegenlenken durch den Fahrer wieder auf den richtigen Kurs gebracht werden. Das Verhalten ist nicht unsicher, für ungeübte Fahrer aber etwas anspruchsvoller. Die Antriebsschlupfregelung sowie die serienmäßige elektronische Differenzialsperre (EDS) verhindern ein Durchdrehen der Antriebsräder und verbessern die Traktion beim Anfahren. Gegen Aufpreis kann man für den Passat auch die erweiterte elektronische Differenzialsperre XDS ordern, die die Agilität des Fahrzeugs bei schneller Kurvenfahrt erhöht, indem das entlastete kurveninnere Rad leicht abgebremst wird. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch. Der Grenzbereich ist breit und kündigt sich rechtzeitig an. Das Fahrzeug schiebt dann gut kontrollierbar über die Vorderräder. Lastwechselreaktionen sind nur wenig ausgeprägt. Bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich das Eigenlenkverhalten kaum.

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.

2,0

Lenkung*

Neben der serienmäßigen elektromechanischen Servolenkung gibt es für den Passat bei Wahl des optionalen R-Line Sportpakets auch eine Progressivlenkung (im Testwagen vorhanden). Der Wendekreis des Passat Variant fällt mit 11,7 m für ein Fahrzeug in der Mittelklasse gerade noch zufriedenstellend aus.

⊕ Die Progressivlenkung besitzt um die Mittellage eine gute Rückmeldung und spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln spontan an, ohne dass die Lenkung nervös wirken würde. Bei größeren Lenkwinkeln und schneller Kurvenfahrt spricht die Lenkung präzise an und der Fahrer erhält ein gutes Lenkgefühl. Dank der bei höheren Lenkwinkeln direkteren Auslegung der Progressivlenkung wird die Handlichkeit des Passat Variant deutlich erhöht. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nur knapp über zwei Lenkradumdrehungen notwendig. Damit wird das Rangieren erleichtert und auch auf kurvenreichen Straßen oder beim Abbiegen wird der Lenkaufwand reduziert. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

1,2 Bremse

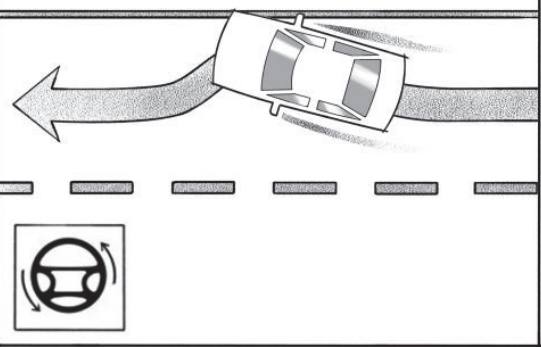
⊕ Der VW Passat Variant 2.0 TDI überzeugt mit einem sehr kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 33,7 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Continental ContiSportContact 5 94W der Größe 235/45 R18). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei starker Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht schnell an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,4 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

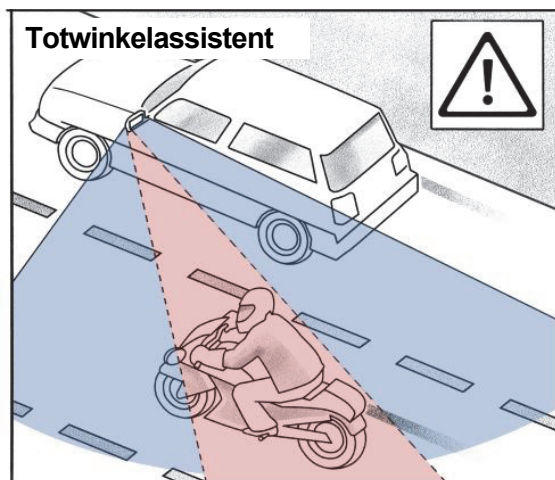
⊕ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennen kann und den Fahrer entsprechend warnt. Optional kann man auch ein direkt messendes System ordern. Dann werden über Sensoren im Reifen die einzelnen jeweiligen Reifendrucke erfasst und dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Serie ist auch eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit den Fahrer warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Im Passat Highline findet man serienmäßig LED-Scheinwerfer und Abbiegelicht (im Nebelscheinwerfer) an Bord. Gegen Aufpreis gibt es einen normalen Fernlichtassistenten, der bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet oder einen dynamischen Fernlichtassistenten. Dieser blendet immer nur die Teile des Fernlichts ab, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Dadurch erhält man stets eine optimale Fahrbahnausleuchtung. Der dynamische Fernlichtassistent kann in Verbindung mit dem optionalen Kurvenlicht geordert werden. Das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung ist ab der mittleren Ausstattungsvariante Comfortline serienmäßig an Bord. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung. Reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden werden kann. Der gegen Aufpreis erhältliche Spurhalteassistent Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren.

Spurhalteassistent



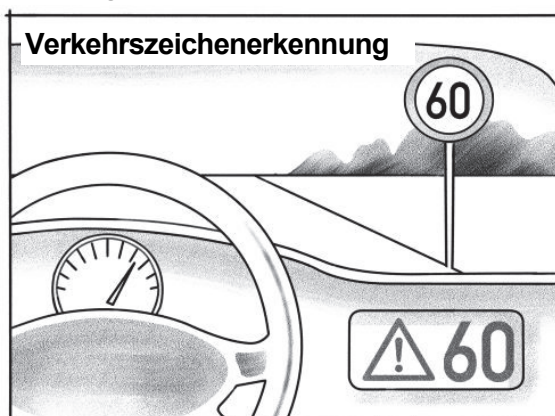
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Totwinkelassistent



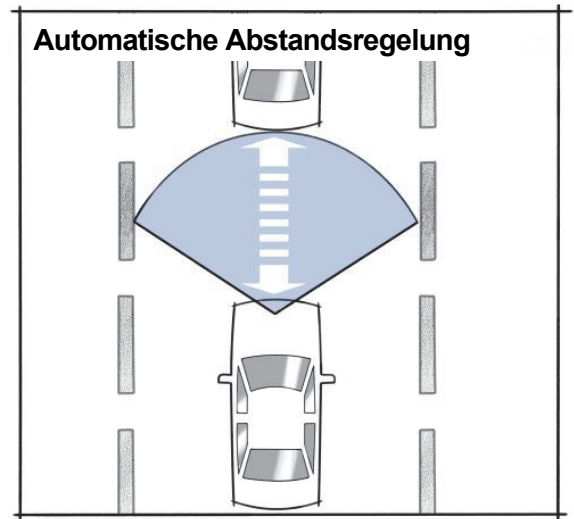
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Droht das Fahrzeug die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück. Ordert man die Verkehrszeichenerkennung, werden dem Fahrer über Navigationsdaten und Erkennung von Verkehrsschildern mittels Kamera Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt. Ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich ist ein Spurwechselassistent. Dieser erkennt Fahrzeuge die sich auf der Nachbarspur schnell von hinten nähern oder sich im toten Winkel des Fahrzeugs befinden. Der Fahrer erhält eine gut sichtbare Warnung. Zusätzlich unterstützt das System beim rückwärts Ausparken und warnt den Fahrer, wenn sich Querverkehr nähert. Für den Passat gibt es nun erstmals optional ein Head-Up-Display, das aber laut VW erst ab Frühjahr 2015 lieferbar sein soll. Die in der getesteten Ausstattung serienmäßigen LED-Rückleuchten sind von anderen Verkehrsteilnehmern besonders gut erkennbar. Bei einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht mit erhöhter Frequenz und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Das ab der Ausstattung Comfortline serienmäßige Licht-und-Sicht-Paket beinhaltet Rückleuchten in den Türverkleidungen, die den nachfolgenden Verkehr bei Nacht auf geöffnete Türen aufmerksam machen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.



Automatische Abstandsregelung

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

1,3

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der VW Passat überzeugt mit einer guten Insassensicherheit bei den ADAC Crashtests. Die Passat Limousine erreicht 85% der möglichen Punkte (Stand: 12/2014). Insgesamt erhält der Passat die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest. Das Ergebnis der Kombiversion sollte vergleichbar sein. Der Passat Variant ist serienmäßig mit Front-, Seiten-, und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Optional kann man zudem einen Knieairbag für den Fahrer sowie Seitenairbags im Fond ordern, die das Sicherheitsniveau weiter steigern sollten. Wählt man die zusätzlichen Airbags, sind die Gurte der äußeren hinteren Sitzplätze zudem mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet, ansonsten findet man Gurtstraffer und -begrenzer nur auf den beiden Vordersitzen. Die Kopfstützen vorne lassen sich sehr weit herausziehen und bieten somit auch großen Personen über 1,90 m bei einem Heckaufprall optimalen Schutz. Vorn wie hinten sind Kopfstützen nahe am Kopf positioniert und können so bei einem Heckaufprall optimal wirken. Hinten könnten sie aber etwas höher sein, denn nur kleine Personen bis knapp 1,75 m sind bei einem Heckaufprall optimal geschützt. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Der Passat ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Gegen Aufpreis gibt es das proaktive Insassenschutzsystem. Bei einer sehr starken Bremsung, bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z.B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt, sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Eine Weltpremiere feiert der Emergency Assist. Dieses System kann einen medizinischen Notfall erkennen (wenn der Fahrer nicht mehr reagiert) und übernimmt in diesem Fall die Teilsteuerng des Fahrzeugs. Wird eine längere Inaktivität des Fahrers erkannt, wird in mehreren Eskalationsstufen versucht, den Fahrer wachzurütteln. Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand gebracht und währenddessen leichte Lenkmanöver ausgeführt, um den umliegenden Verkehr aufmerksam zu machen. Zudem wird die

Warnblinkanlage aktiviert. Das System ist im Fahrerassistenz-Paket "plus" enthalten, das jedoch nur in Verbindung mit einem Automatikgetriebe erhältlich ist. Ist die integrierte Mobilfunk-Schnittstelle an Bord, kann durch Kopplung des Mobiltelefons oder eine eingelegte SIM-Karte die SOS-Notruf-Funktion im Fahrzeug aktiviert werden. Das Warndreieck ist sehr gut erreichbar in der Heckklappe integriert. Für den Verbandkasten fehlt dagegen eine gut erreichbare Halterung.

1,7 Kindersicherheit

- ⊕ Für die Kindersicherheit erhält die Passat Limousine beim ADAC Crashtest gute 87% der möglichen Punkte. Das Ergebnis des Passat Variant sollte ähnlich gut ausfallen. Isofix-Kindersitze lassen sich auf beiden äußeren Rücksitzen dank gut zugänglicher Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken einwandfrei fixieren. Die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen ist gut und die Gurtschlösser sind fest fixiert. Dadurch können auch Kindersitze auch mit den normalen Gurten einwandfrei befestigt werden. Die Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf zu befestigen und die Gurtschlösser sind optimal angeordnet. Lediglich die Gurtanlenkpunkte sind nicht optimal, wodurch die Gurte mit erhöhtem Kraftaufwand festgezogen werden müssen, um Kindersitze lagestabil und sicher befestigen zu können. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze gut unterbringen. Die Beifahrerairbags sind mittels Schlüsselschalter abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz, wodurch das Verletzungsrisiko gemindert wird. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitz-Klassen verwendet werden. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen laut Aufpreisliste in die Rücksitzbank integrierte Kindersitze lieferbar sein.
- ⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzform und nicht idealer Gurtranlenkpunkte nicht zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nebeneinander keinen Platz. Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher.

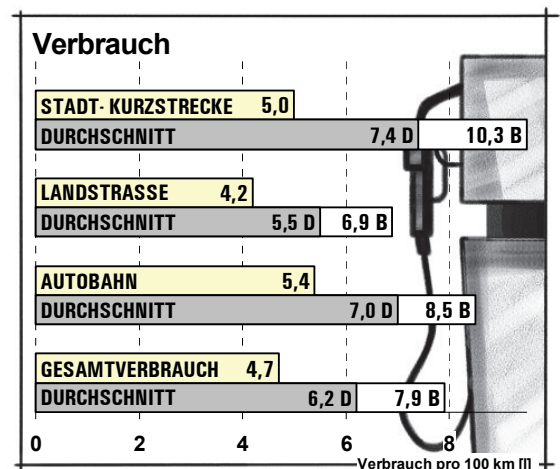
2,4 Fußgängerschutz

- ⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Passat im Kapitel Fußgängerschutz gute 66 % der möglichen Punkte. Das ist ein gutes Ergebnis. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube.
- ⊖ Die seitlichen Bereich der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe sind dagegen noch zu aggressiv gestaltet.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO2*

- ⊕ Der VW Passat Variant 2.0 TDI mit 150 PS überzeugt mit einem niedrigen Kraftstoffverbrauch. Im ADAC EcoTest erhält der Mittelklasse-Kombi mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 150 g/km gute 39 Punkte im CO₂-Kapitel. Der resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei nur 4,7 l Diesel pro 100 km. Innerorts sind es 5,0 l/100 km, außerorts 4,2 l/100 km und auf der Autobahn 5,4 l/100 km.



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

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus. Der 2.0 TDI Dieselmotor mit 150 PS erfüllt die Euro6-Abgasnorm ohne den Einsatz von AdBlue-Technik. Durch innermotorische Maßnahmen fällt der Stickoxidausstoß auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus gering aus. Der Lohn sind 47 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. In der Summe erreicht der Passat Variant 2.0 TDI mit 86 Punkten klar vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,6 AUTOKOSTEN

1,6 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Passat Variant 2.0 TDI sparsam mit dem Dieselmotorkraftstoff umgeht, erhält er folglich bei den Betriebskosten eine gute Benotung.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

1,8 Wertstabilität*

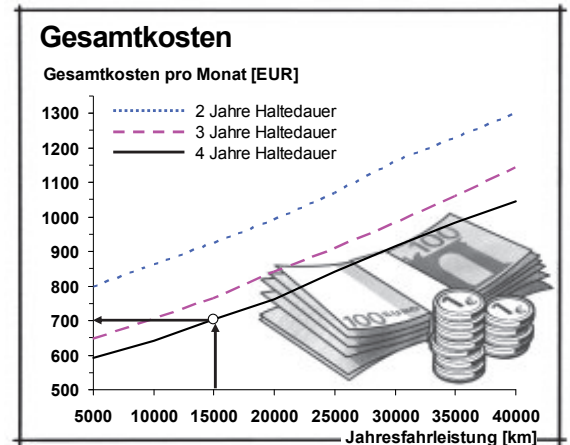
⊕ Die ganz neu auf dem Markt erhältliche achte Generation des VW Passat sollte als Kombiversion und mit vernünftigen 150 PS Dieselmotor während des vierjährigen Berechnungszeitraumes einen stabilen prozentualen Restwertverlauf aufweisen.

4,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Teuer zeigt sich der Passat Variant 2.0 TDI in der Anschaffung. Zusammen mit der Highline-Ausstattung kostet der Kombi mindestens 36.875 Euro. Immerhin fällt die Serienausstattung dabei nicht schlecht aus: Klimaautomatik, Licht-/Regensensor, Parksensoren vorne und hinten, ein radargestütztes Notbremssystem und sogar LED-Scheinwerfer sind dann bereits im Ausstattungsumfang enthalten. Unverständlich ist, dass lediglich für die Basisausstattung Trendline optional ein Tempomat angeboten wird. Ab der mittleren Ausstattung Comfortline gibt es nur ein Abstandregelsystem (ACC), das zwar mehr Komfort bietet, aber auch teurer ist. Wer einen klassischen Tempomaten bevorzugt, dem bleibt nichts anderes übrig, als die Trendline-Ausstattung zu wählen.

3,1 Fixkosten*

Die jährlichen Fixkosten liegen im Klassenmittelfeld. Pro Jahr werden für den Kombi 218 Euro an KFZ-Steuer fällig. Die Versicherungseinstufung in der Haftpflichtversicherung fällt zufriedenstellend aus (KH: 16). Etwas teurer zeigt sich der Passat dagegen in der Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 22; VK: 21).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 704 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen nicht zuletzt aufgrund der geringen Betriebskosten und der guten Wertstabilität recht niedrig aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT ACT	1.6 TDI BMT	2.0 TDI BMT	2.0 TDI BMT SCR DSG	2.0 TDI BMT SCR 4MOTION DSG (7-Gang)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1390	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	110 (150)	88 (120)	110 (150)	140 (190)	176 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1400	340/1500	250/1750	340/1750	400/1750	500/1750
0-100 km/h[s]	9,9	8,6	11,0	8,9	7,9	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	218	204	218	233	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	5,1 S	4,1 D	4,1 D	4,6 D	5,4 D
CO2 [g/km]	124	119	107	109	119	140
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/19	14/19/21	16/21/22	16/21/22	15/21/24	16/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	86	76	176	218	238	280
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	701	689	691	706	748	834
Preis [Euro]	26.950	31.375	29.525	31.325	38.200	44.625

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65/11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,0/4,2/5,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	150 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4767/1832/1477 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1575 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/880 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	1400 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	95 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	116 Euro
Monatlicher Wertverlust	432 Euro
Monatliche Gesamtkosten	704 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/22
Grundpreis	36.875 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	ab 370
Automatikgetriebe (DSG)	2.275 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	1.180 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light Assist)	ab 150 ^o
Head-Up-Display (noch nicht zum Marktstart)	Aufpreis
Kurvenlicht	560 Euro ^o
LED-Abblendlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	400 Euro
Spurassistent	555 Euro ^o
Tempomat (ab Comfortline nur ACC lieferbar)	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	565 Euro
Verkehrsschilderkennung	320 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten (inkl. Knieairbag Fahrer)	Serie/500 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (inkl. Seitenairbag hinten)	500 Euro ^o
Navigationssystem	ab 880
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	910 Euro
Lackierung Metallic	590 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.330 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen