ADAC

Autotest

VW Passat 2.0 TSI BMT Highline DSG

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (162 kW / 220 PS)

EcoTest ★★★★☆

Die bereits achte Generation des VW Passat gehört nach wie vor zu den beliebtesten Modellen der Mittelklasse. Neben der getesteten Limousine gibt es den Passat gegen Mehrpreis auch als Kombi. Die Limousine sollte vor allen für diejenigen interessant sein, die den zusätzlichen Stauraum des Kombi nicht benötigen und sich somit den Aufpreis sparen möchten. Genau betrachtet muss man aber doch mit mehreren Einschränkungen leben. Die Limousine ist nach hinten nicht nur deutlich unübersichtlicher, auch die Kopffreiheit der Fondinsassen fällt geringer aus. Berücksichtigt man dann noch die schlechtere Wertstabilität der Limousine, schmilzt letztendlich sogar der Preisvorteil dahin. So ist am Ende der Passat Variant die eindeutig bessere Wahl, auch wenn bereits die Limousine mit einem guten Gesamtergebnis überzeugen kann. Denn beide Karosserieversionen bieten einen tadellosen Fahrkomfort, punkten mit sicheren Fahreigenschaften und besitzen ein hohes Sicherheitsniveau. Innovative Fahrerassistenzsysteme wie der Notfallassistent (Emergency-Assist) oder Anhänger-Rangierassistent (Trailer-Assist) setzen zudem neue Standards. Der getestete 220 PS starke 2.0-TSI-Motor überzeugt in Verbindung mit dem serienmäßigen DSG mit souveränen Fahrleistungen. Der Verbrauch ist dagegen mit 7,2 l/100 km nicht gerade rühmenswert. Mit einem Grundpreis von 40.025 Euro ist die getestete Version alles andere als ein Schnäppchen. Die 1.175 Euro Aufpreis für den Kombi sollte man dennoch investieren. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia.

+ sehr gute Fahrleistungen, gute Komforteigenschaften, einfache Bedienung, viele Assistenzsysteme lieferbar, helle LED-Scheinwerfer erhältlich

– mäßige Kofferraum-Zugänglichkeit, nach hinten unübersichtlich, hoher Verbrauch, keine gut erkennbare Fahrlichtanzeige, sehr hoher Anschaffungspreis

ADAC-URTEIL

1,9	AUTOTEST
3,7	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1	Familie
3,6	Stadtverkehr
2,9	Senioren
1,8	Langstrecke
2,2	Transport
1,9	Fahrspaß
2,8	Preis/Leistung

Stand: November 2015
Text: D. Silvestro

2,4 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Der VW Passat überzeugt mit einer weitgehend tadellosen Verarbeitung. Alle Karosserieteile sind sauber eingepasst und sehr sorgfältig gefertigt. Nur einige wenige Details wie der fehlende Klarlack an der Innenseite der Motorhaube können dem VW angekreidet werden. Im Kofferraum kommen weitgehend kratzunempfindliche Materialien zum Einsatz, nur an der Unterseite der Hutablage fehlt eine Verkleidung. 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. Die Einstiegsbereiche der Türen sind mit einer doppelten Dichtlippe gegen Verschmutzung abgedichtet. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert. Die Motorhaube lässt sich einfach öffnen und schließen, zudem wird sie 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 sowie der Türverkleidungen aus harten und kratzempfindlichen Kunststoffen. Die Fensterrahmen sind von innen unverkleidet, sodass man den Lack sieht - in dieser Fahrzeugklasse sollte man erwarten können, dass an solchen Details nicht gespart wird. An den Türschwellern gibt es keine Einstiegsleisten, die Lackkratzer beim Ein- und Aussteigen verhindern würden. 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. Der Motorraum ist von unten unverkleidet und kann dadurch leicht verschmutzen. Der restliche Unterboden ist weitgehend glattflächig gestaltet und aufwendig mit Akustikdämmmatten verkleidet. Einen Fehlbetankungsschutz im Stutzen, der ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindert, gibt es beim Passat mit Ottomotor nicht (nur bei den Dieselvarianten).

2,1 Alltagstauglichkeit

Die Passat Limousine erhält bei der Alltagstauglichkeit eine gute Bewertung. Das Fahrzeug bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 550 kg recht hoch aus. In der getesteten Highline-Ausstattung findet man serienmäßig selbstversiegelnde Reifen an Bord (ContiSeal), die sich bei einem eingefahrenen Nagel oder Ähnlichem selbstständig 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.

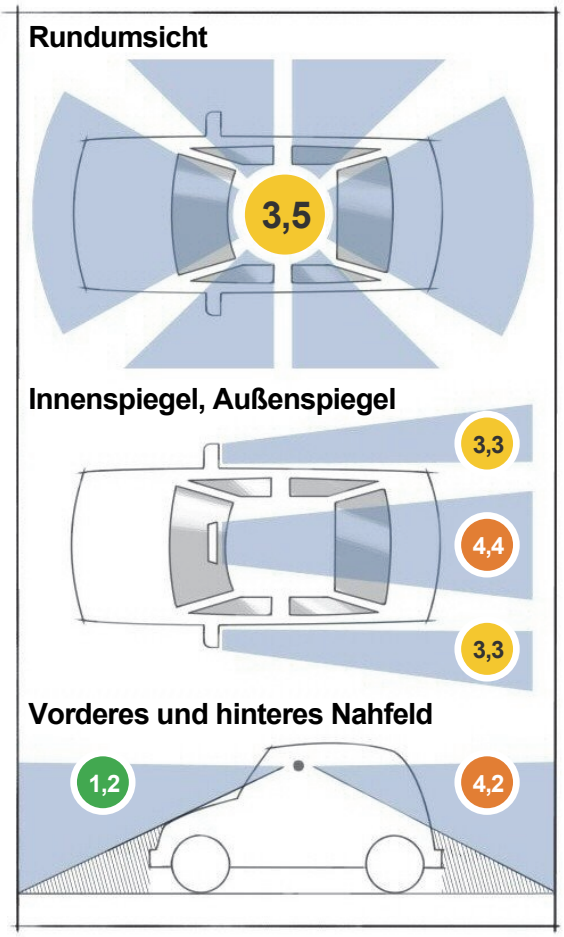
⊕ Der mit einem 66 l Kraftstofftank ausgestattete 2.0 TSI ermöglicht mit einer Tankfüllung eine Reichweite von bis zu 915 km (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Gebremste Anhänger sind bis zu einer Gesamtmasse von 2.000 kg und ungebremste bis 750 kg zulässig. Die zulässige Stützlast beträgt gute 90 kg - damit lassen sich auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger zum Transport von zwei schweren E-Bikes montieren.

© ADAC e.V.

2,4 Sicht

Die Rundumsicht der VW Passat Limousine fällt noch zufriedenstellend aus. Während die C-Säulen der Limousine verhältnismäßig schmal gestaltet sind und so den Blick nach schräg hinten nur wenig behindern, stören zum einen die hoch angesetzte Heckscheibenunterkante und zum anderen die breiten B-Säulen die Sicht nach hinten und zur Seite. Die hohe Heckscheibenkante hat auch zur Folge, dass man das hintere Fahrzeugende kaum abschätzen kann. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können entsprechend schlecht erkannt werden. Die Sitzhöhe ist durchschnittlich, man hat einen zufriedenstellenden Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel haben eine durchschnittliche Größe und ermöglichen dadurch einen akzeptablen Blick nach hinten.

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



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.

⊕ Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug lassen sich sehr gut erkennen. Beim Rangieren helfen die in dieser Ausstattungsversion serienmäßigen Parksensoren vorn 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 parkt der Passat mit dem System auch wieder selbstständig aus. Neben einer Rückfahrkamera kann man im Passat auch eine 360°-Rundumkamera (Area View) ordern (beides 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 Fahrzeug berechnet dann automatisch den Fahrweg und lenkt selbstständig in die entsprechende Richtung, man muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Das System funktioniert insgesamt sehr gut, und stellt besonders für Fahrer, die selten mit Anhängern rückwärts rangieren, eine große Hilfe dar. Die Scheibenwischer haben einen guten Wirkbereich 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. Optional ist dazu ein Fernlichtassistent erhältlich, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet. Alternativ gibt es gegen Aufpreis das im Testwagen verbaute Active Lighting System. Dann gibt es LED-Scheinwerfer in Projektionstechnik samt variabler Lichtverteilung, aktiver Kurvenlichtfunktion und dem blendfreien Fernlichtassistenten. Die damit erzielte Lichtausbeute ist beeindruckend. Das Abblendlicht leuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug sehr hell und homogen aus, das Fernlicht besitzt eine hohe Reichweite. Der dynamische Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet nur die Bereiche aus, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Das serienmäßige Abbiegelicht leuchtet die seitlichen Bereiche beim Abbiegen gut aus. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der linke Außen- und der Innenspiegel (serienmäßig) automatisch ab.

© ADAC e.V.

Darüber hinaus hat der fahrerseitige Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verringert wird. Für den Passat gibt optional eine beheizbare Frontscheibe, die statt mit Heizdrähten mit einer leitfähigen Beschichtung versehen ist, an die eine Spannung angelegt wird.

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

2,6 Ein-/Ausstieg

Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Der Schweller ist zwar sehr niedrig, wodurch die Füße beim Ein- und Aussteigen nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz. Die Sitzfläche liegt mit rund 53 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. In den Fond gelangt man weitgehend problemlos. Die Türen öffnen weit und die Türeinstiege sind breit, wodurch sich ein angenehm großer Einstiegsbereich ergibt. Störend sind die recht tief angeordnete Sitzbank sowie der ausladend gestaltete Radkasten. Zudem stört bei der Limousine die flach verlaufende Dachlinie.

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich per Fernbedienung betätigen. Die Tasten sind verwechslungssicher und man kann damit auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access". Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, da das Fahrzeug die Tür automatisch entriegelt, 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 (manuell über Fernlichthebel) eingeschaltet und beleuchten für eine gewisse Zeit den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug. Gegen Aufpreis gibt es zudem eine in die Außenspiegel integrierte Umfeldbeleuchtung. Es gibt über allen Türen 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 komfortables Ein- und Aussteigen ermöglicht.

⊖ Die optionale Diebstahlwarnanlage beinhaltet eine Safe-Sicherung. 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 Abschalten der Zündung im Multifunktionsdisplay hingewiesen. Sie kann durch zweifaches Verriegeln mit dem Schlüssel oder zweimaliges Antippen des Türgriffes manuell deaktiviert werden.

2,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraumvolumen der VW Passat Limousine fällt großzügig aus. Es lassen sich bis zu 500 l verstauen. Es passen bis zu acht handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegt das Kofferraumvolumen bei 875 l (gemessen bis Fensterunterkante).

Enorme 500 l Gepäck fasst der Kofferraum des Passat. Weniger begeistern kann die kleine Ladeöffnung, die hohe Ladekante und das tiefe Format.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit ist eher mäßig, da die Ladeöffnung klein ausfällt und die Ladekante recht hoch liegt (72 cm über der Straße). Zudem ist der Kofferraumboden im Vergleich zur Ladekante sehr tief.

Gepäck muss zum Ausladen rund 22 cm angehoben werden. Der Kofferraum ist zwar zufriedenstellend breit, doch fällt die Kofferraumhöhe Limousinen-typisch äußerst gering aus (55 cm). Sperriges Gepäck kann so nicht transportiert werden. Wenn man sich Gepäck von weit hinten hervorziehen will, muss man quasi in den Kofferraum kriechen und macht sich am Stoßfänger die Kleidung schmutzig. Nach dem Umlegen der Lehnen entsteht eine Stufe am Ladeboden.

⊕ Der Kofferraumdeckel kann optional auf Knopfdruck elektrisch geöffnet und geschlossen werden. Wählt man das Easy-Open-Paket (im Testwagen), muss man zum Öffnen des Heckdeckels nur noch seinen Fuß unter die Stoßstange halten und er öffnet automatisch.

⊖ Der Kofferraum wird nur schwach beleuchtet. Es gibt nur eine Lampe an der Unterseite der Hutablage.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch umklappen. Der Entriegelungsmechanismus zum Klappen der Lehnen funktioniert sehr einfach. Es gibt sowohl im Innen- als auch im Kofferraum Entriegelungshebel für die Lehne. Die Lehnenteile klappen dann automatisch nach vorn. Links und rechts gibt es je ein Ablagefach in der Seitenverkleidung. Zur Ladungssicherung stehen vier stabile Zurrösen zur Verfügung. Optional ist ein Gepäcknetz am Kofferraumboden lieferbar (nicht im Testwagen). Eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne gibt es serienmäßig. Gegen Aufpreis ist eine nach vorn klappbare Beifahrersitzlehne erhältlich, dann können sehr lange Gegenstände verstaut werden. Diese Funktion ist jedoch nur in der Ausstattungsvariante Comfortline erhältlich.

2,1 INNENRAUM

1,7 Bedienung

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

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 deutlich längere 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 sind nicht immer auf den ersten Blick wahrnehmbar. Ein zusätzliches Head-Up-Display ist optional erhältlich (nicht im Testwagen). 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. Dann lassen sich über den Touchscreen z.B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Um Energie zu sparen, schaltet die Heckscheibenheizung nach einer gewissen Betriebsdauer automatisch ab.

Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet. Der Automatikwählhebel 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. Mit dem Bordcomputer können mittels verschiedener Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z. B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Kombiinstrument und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem Discover Pro ist mit einer Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet. Dieser erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und listet nur dann weitere Auswahlpunkte auf. Das im Stil eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Direktwahltasten am Bildschirm bedient 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 finden sich zahlreiche gut nutzbare Ablagen. In den vorderen Türfächern finden große Flaschen Platz, zudem gibt es Becherhalter, ein großes Ablagefach in der Mitte, ein Brillenfach sowie ein kleines Fach links unter dem Lenkrad. Im Fond gibt es Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehnentaschen an den Sitzlehnen und große Türfächer. Gegen Aufpreis kann man im Fond eine 230 V-Steckdose ordern. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und klimatisiert. Die Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen ist sehr hell. 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 Multifunktionsdisplay angezeigt. 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 (ACC). In der günstigeren Ausführung regelt das ACC bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h, wählt man das teurere System mit einem leistungsstärkeren 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.

2,0 Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorn fällt sehr großzügig aus. Bei ganz zurückgeschobenem Fahrersitz finden Insassen bis rund 1,95 m 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, das nur durch die wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert wird.

2,9 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es ein gutes Stück enger zu als vorn. Die Beinfreiheit wäre zwar auch hinten äußerst großzügig bemessen, doch ist die Kopffreiheit limitiert. Personen bis rund 1,85 m sitzen in der Limousine bequem, ohne mit dem Kopf den Dachhimmel zu berühren. 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.

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

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität ist ausreichend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind geteilt umklappbar. Sitzvarianten werden für den Passat nicht angeboten.

1,7 KOMFORT

1,9 Federung

Für den Passat 2.0 TSI mit 220 PS gibt es drei verschiedene Fahrwerke. Neben dem Standardfahrwerk gibt es ein Schlechtwegefahrwerk mit 15 mm höherer Bodenfreiheit, oder das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk (DCC), das eine leichte Tieferlegung von 10 mm beinhaltet.

⊕ Mit der adaptiven Dämpferregelung (DCC) können drei Programme zur Einstellung der Dämpfercharakteristik gewählt werden. Neben dem Normal-Modus gibt es einen Comfort- und Sport-Modus. Zusätzlich passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation 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 Beladung kaum nach. Im Sport-Modus zeigt sich das Fahrwerk deutlich straffer. Wank- sowie Seitenneigung sind kaum vorhanden, Hindernisse dringen dadurch jedoch weniger gedämpft in den Innenraum, ohne dass der Passat dadurch unkomfortabel wird. Der Comfort-Modus erhöht den Fahrkomfort nochmals etwas. Vor allem feinere Unebenheiten werden dann besser absorbiert und dringen 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 die Karosserie auf welligen sowie kurvigen Landstraßen stärker in Bewegung gerät. Raue Fahrbahnbeläge sowie Kopfsteinpflaster schluckt das Fahrwerk gekonnt. Auch der Langsamfahrkomfort des Passat ist gut.

1,6 Sitze

Der VW Passat ist in der Ausstattungsvariante Highline vorn serienmäßig mit "Top-Komfortsitzen" 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 hat der Fahrersitz sogar eine Massagefunktion zu bieten. 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, die Oberschenkel finden dank ausgeprägter Wangen einen guten Halt.

© ADAC e.V.

Dank der ausziehbaren Oberschenkelauflage 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 höhen- und neigungseinstellbar und besitzt eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Auf eine ausziehbare Oberschenkelauflage 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 passenden Lehnenneigung der Rückbank und der guten Oberschenkelauflage sitzt man auch im Fond bequem.

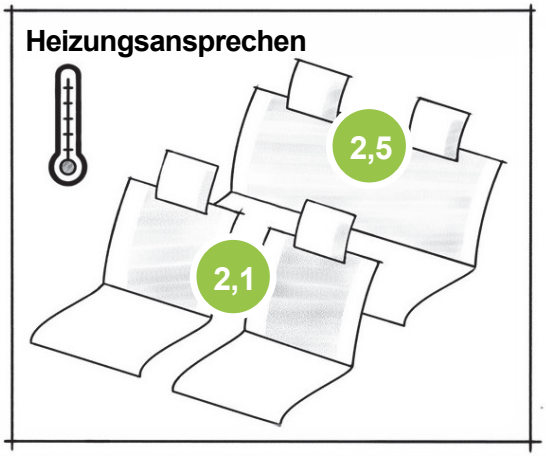
⊖ In der Highline-Ausstattung findet man zwar serienmäßig atmungsaktive Alcantarasitzbezüge vor (Seitenwangen in Leder). Weniger gut ist aber die Atmungsaktivität der im Testwagen verbauten Glattleder-Sitzbezüge. Bei hohen Temperaturen kann man darauf schnell schwitzen. Abhilfe bietet die optionale Sitzbelüftung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

1,5 Innengeräusch

⊕ Gegen Aufpreis sind die Front- sowie Seitenscheiben aus geräuschdämmendem Verbundsicherheitsglas erhältlich, wodurch die Windgeräusche gesenkt werden. Der mit dieser Akustikverglasung ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Bei 130 km/h beträgt das Innenraumgeräusch der Passat Limousine nur 66,5 dB(A). Sowohl Wind- als auch sonstige Fahrgeräusche sind gut gedämmt und dringen kaum zu den Insassen durch. Auch der Benzinmotor hält sich bei normaler Fahrweise stets im Hintergrund.

1,7 Klimatisierung

⊕ Im Passat findet man in der getesteten Top-Ausstattung serienmäßig eine Drei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Die Heizleistung fällt beim getesteten Modell sowohl vorn als auch hinten gut aus. Der Passat 2.0 TSI wird bei niedrigen Außentemperaturen schnell auf eine angenehme Innenraumtemperatur erwärmt. Sowohl 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. Im indirekten Belüftungsmodus arbeitet die Klimaautomatik weitgehend zugfrei. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Luft im Innenraum. Ein Staub- und Pollenfilter samt Aktivkohleeinsatz ist im Passat Serie.



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

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen*

Der Passat 2.0 TSI DSG sorgt mit seinen 220 PS für sehr gute Fahrleistungen. Überholmanöver lassen sich äußerst flott durchführen. So sprintet der Passat bei Kickdown in nur 3,7 s von 60 auf 100 km/h. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 246 km/h.

1,7 Laufkultur

Der 2,0-l-Turbobenziner erfreut mit einer angenehmen Laufkultur. Es werden kaum Vibrationen in den Innenraum übertragen. Auch Störgeräusche verkneift sich das Aggregat weitgehend. Nur wenn man den Motor fordert, wird er unter Last bei hohen Drehzahlen etwas dröhnig.

1,7 Schaltung

Das bei dieser Motorvariante serienmäßig verbaute Doppelkupplungsgetriebe (DSG) sorgt dank schneller und weitgehend ruckfreier Schaltvorgänge für hohen Schaltkomfort. Dennoch kann es nicht immer völlig überzeugen. Gelegentlich dauert es, bis bei Leistungsabforderung der richtige Gang gefunden ist. Oft dreht der Motor dann kurzzeitig unnötig hoch, schaltet dann aber direkt wieder einen Gang höher. Dank Schaltwippen am Lenkrad kann der Fahrer auch manuelle Schaltvorgänge durchführen. Die Gangwechsel werden auch bei manueller Betätigung sehr schnell vollzogen. Die Bedienung des Wählhebels ist insgesamt gut. Die Auto-Hold-Funktion hindert das Fahrzeug am Wegrollen, wenn zum Beispiel am Berg angehalten werden muss. Dadurch wird gleichzeitig auch das Anfahren erleichtert. Schaltet man vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang, dauert es kurz, bis die Fahrstufe gewechselt wird. Die Kriechfunktion setzt spontan ein, wenn man von der Bremse geht, lässt sich aber nicht besonders fein dosieren. Ein Start-Stopp-System ist Serie.

2,3 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechsgang-DSG gehen in Ordnung, durch die große Spreizung der Gänge sind aber häufige Gangwechsel nötig. Ein siebter Gang hätte dem Passat 2.0 TSI gut gestanden. Der sechste Gang ist recht lang übersetzt. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Benziner mit nur 2.300 1/min.

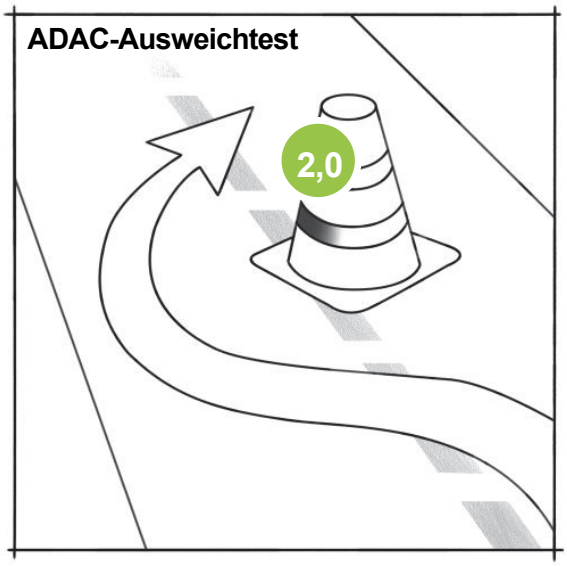
2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

Die VW Passat Limousine zeigt insgesamt ein sicheres Fahrverhalten. Während die Kombi-Version durch das nachdrängende Heck im ADAC Ausweichtest nicht ganz überzeugen kann, fährt sich die Limousine ein gutes Stück sicherer. Auch die Limousine drängt zwar leicht mit dem Heck, wenn man den Ausweichtest durchfährt, doch bleibt sie für den Fahrer immer sicher beherrschbar. Das ESP greift rechtzeitig ein und stabilisiert das Fahrzeug. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug gelassen, stabilisiert sich sofort wieder und hält gut die Spur.

© ADAC e.V.

Sowohl beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen oder bei Spurrillen ist der Geradeauslauf gut. Die Antriebsschlupfregelung sowie die serienmäßige elektronische Differenzialsperre (EDS) verhindern ein Durchdrehen der Antriebsräder und verbessern die Traktion speziell 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 angebremst wird (im Testwagen). 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 wenig.



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 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. Auch bei größeren Lenkwinkeln und schneller Kurvenfahrt spricht die Lenkung präzise an und liefert ein gutes Lenkgefühl. Dank der bei stärkerem Lenkeinschlag direkteren Auslegung der Progressivlenkung wird die Handlichkeit der Limousine 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 reduziert sich der Lenkaufwand. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

1,8 Bremse

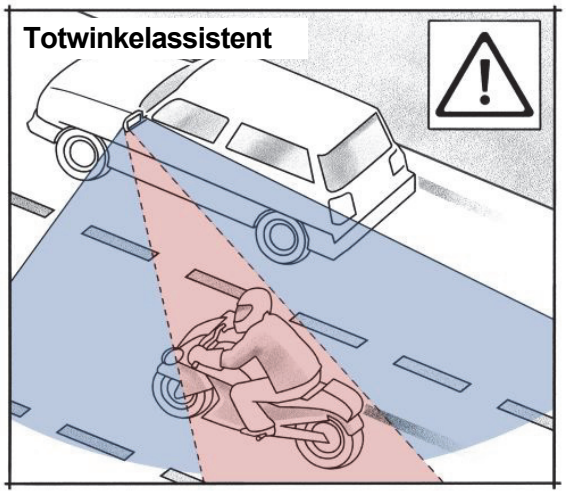
⊕ Der VW Passat 2.0 TSI DSG überzeugt mit einem kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 36,0 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 der Größe 235/45 R18 94W). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei starker Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach. Zudem spricht die Bremse schnell an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Richtungsstabilität in Kurven ist gut.

1,3 SICHERHEIT

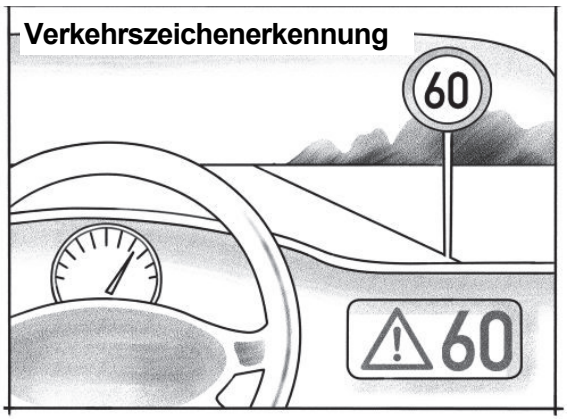
0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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 erkennt und den Fahrer entsprechend warnt. Optional kann man auch ein direkt messendes System ordern. Dann werden über Sensoren im Reifen die einzelnen jeweiligen Reifendrücke erfasst und dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

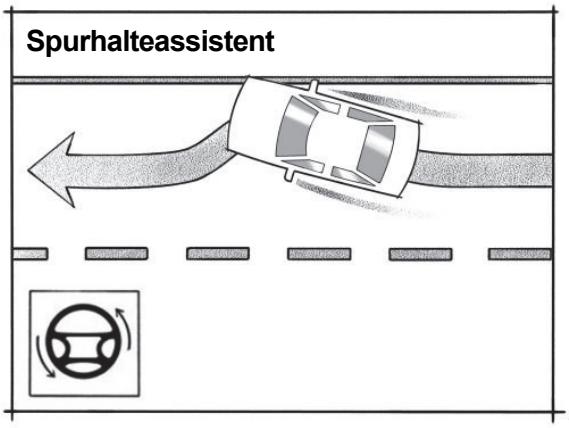
Serie ist eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und den Fahrer bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Im Passat Highline findet man serienmäßig LED-Scheinwerfer und Abbiegelicht (im Nebelscheinwerfer) vor. Gegen Aufpreis gibt es einen Fernlichtassistenten, der sowohl bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet oder einen dynamischen Fernlichtassistenten. Das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion 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. Bremst 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. In Verbindung mit DSG ist gegen Aufpreis die City-Notbremsfunktion mit Personenerkennung erhältlich. Dann wird der Fahrer auch bei einem drohenden Zusammenstoß mit Fußgängern gewarnt bzw. im Notfall eine Bremsung eingeleitet. Der gegen Aufpreis erhältliche Spurhalteassistent Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. 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 sowie Verkehrsschilderkennung 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, indem es den Fahrer warnt, wenn sich Querverkehr nähert. Für den Passat gibt es auch ein Head-Up-Display. Die in der getesteten Ausstattung serienmäßigen LED-Rückleuchten sind von anderen Verkehrsteilnehmern besonders gut erkennbar. Bei einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht 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.



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.



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.



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.

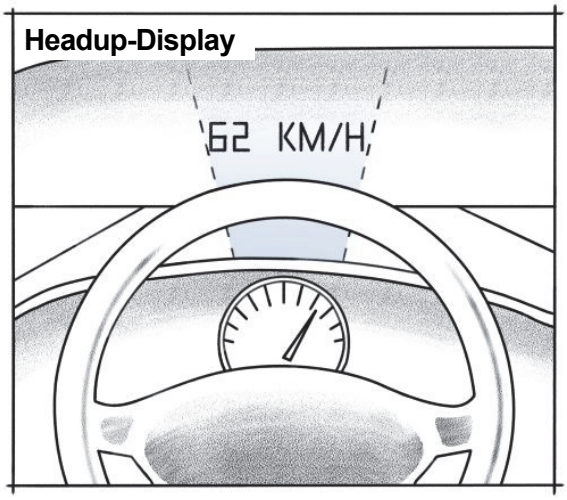
© ADAC e.V.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der VW Passat überzeugt mit einer guten Insassensicherheit bei den ADAC Crashtests. Die Passat Limousine erreicht 85 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 12/2014). Insgesamt erhält der Passat die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest. Der Passat 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 Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern ausgestattet, ansonsten findet man Gurtstraffer und -begrenzer nur auf den beiden Vordersitzen. Die Kopfstützen vorn lassen sich sehr weit herausziehen und reichen in der Höhe für große Personen bis über 1,90 m.

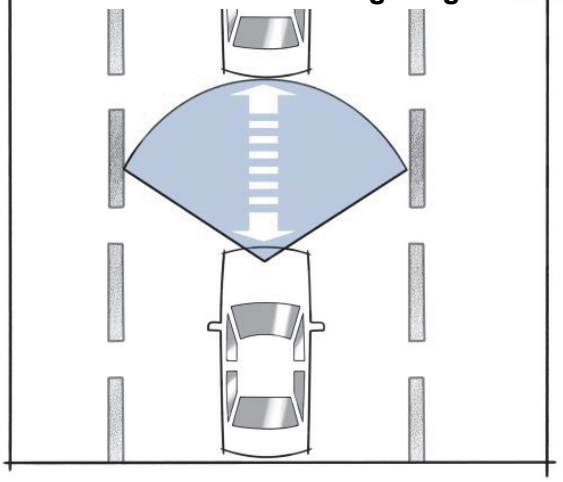
Hinten sind sie zwar nicht ganz so hoch, doch kann das abfallende Dach der Limousine einen Teil der Abstützfunktion übernehmen, wodurch auch die Fondinsassen bei einem Heckaufprall gut geschützt sind. Vorn wie hinten sind die Kopfstützen nahe am Kopf positioniert und können so bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt (bei Seitenairbags hinten). Der Passat ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Nach einem Unfall 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 teilweise Steuerung 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 (Serie beim 2.0 TSI 162 kW) erhältlich ist. Ist die integrierte Mobilfunk-Schnittstelle an Bord, kann durch Kopplung des Mobiltelefons oder durch eine eingelegte SIM-Karte die Notruf-Funktion im Fahrzeug aktiviert werden. Das Warndreieck ist sehr gut erreichbar im Heckdeckel integriert. Für den Verbandkasten fehlt dagegen eine gut erreichbare Halterung.

Headup-Display



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

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.

© ADAC e.V.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält die Passat Limousine beim ADAC Crashtest gute 87 Prozent der möglichen Punkte. 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 mit den normalen Gurten einwandfrei befestigt werden. Die Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf zu befestigen, zudem sind die Gurtschlösser optimal angeordnet. Lediglich die Gurtanlenkpunkte sind ungünstig unter dem Polster verbaut, 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. Gegen Aufpreis sind in die Rücksitzbank integrierte Kindersitze lieferbar (nicht im Testwagen).

⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzform und nicht idealer Gurtanlenkpunkte nicht zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nebeneinander keinen Platz. Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher. Besonders hohe Kindersitze lassen sich weder auf dem Beifahrersitz (nicht ausbaubare Kopfstütze) noch auf den äußeren Rücksitzen (Kindersitz stößt an Dachholm an) lagestabil befestigen.

2,4 Fußgängerschutz

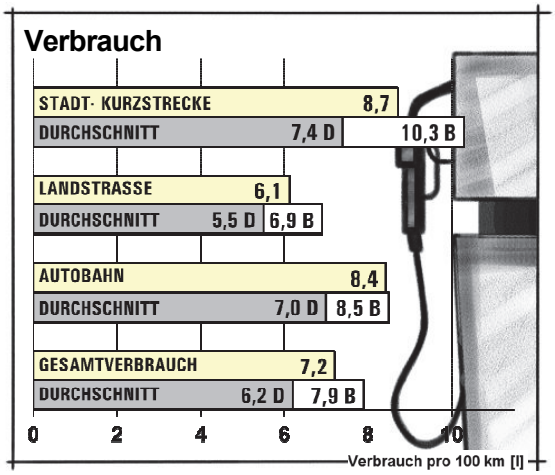
⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Passat im Kapitel Fußgängerschutz 66 Prozent der möglichen Punkte. Das ist ein gutes Ergebnis. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube.

⊖ Die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe sind dagegen noch zu aggressiv gestaltet.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Der Passat 2.0 TSI mit 220 PS schneidet im CO2-Kapitel des EcoTest allenfalls zufriedenstellend ab. Die Mittelklasse-Limousine erreicht mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 201 g/km nur 23 Punkte im CO2-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,2 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Passat 8,7 l/100 km, außerorts 6,1 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert er 8,4 l/100 km.



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

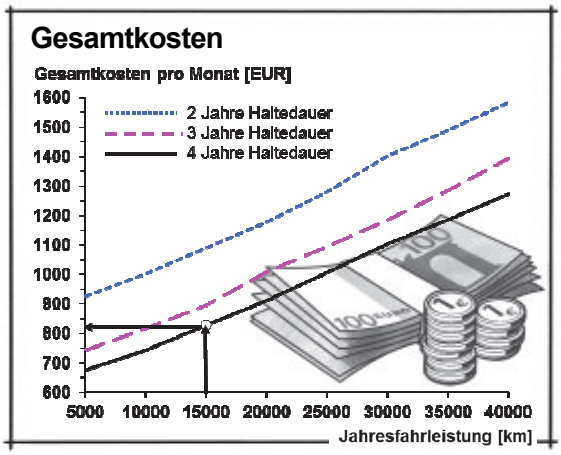
1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas fallen sehr gering aus. Der Lohn sind 48 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten bringt es die Limousine auf 71 Punkte im ADAC EcoTest, was vier von fünf Sternen entspricht.

3,7 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch des Passat 2.0 TSI DSG im Klassenvergleich nicht gerade niedrig ausfällt, erreicht er in diesem Kapitel nur eine ausreichende Bewertung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 828 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 26.500 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion mit erweitertem Umfang (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 2,0 Liter-Turbomotor 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 und gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung.

3,2 Wertstabilität*

Für die Passat Limousine kann in Verbindung mit dem leistungsstarken Benzinmotor während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden.

5,1 Kosten für Anschaffung*

⊖ Teuer zeigt sich das Fahrzeug in der Anschaffung. Zusammen mit der Highline-Ausstattung kostet die Limousine mindestens 40.025 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.

2,1 Fixkosten*

Die jährlichen Fixkosten fallen im Klassenvergleich günstig aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt noch überschaubare 134 Euro. In der Haftpflichtversicherung ist der Passat günstig eingestuft (KH: 15).

Die Teil- und Vollkaskoversicherung fallen dagegen deutlich ungünstiger aus (TK: 24; VK: 20).

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen hoch. Sowohl der hohe Anschaffungspreis, als auch der nicht besonders gute Restwertverlauf treiben die Kosten in die Höhe. Dazu gesellen sich hohe Betriebskosten. Immerhin sind die Fixkosten günstig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT ACT	1.8 TSI BMT DSG (7-Gang)	2.0 TSI BMT 4MOTION DSG	1.6 TDI SCR Blue Motion	2.0 TDI BMT	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1395	4/1798	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	110 (150)	132 (180)	206 (280)	88 (120)	110 (150)	140 (190)	176 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1400	250/1500	250/1250	350/1700	250/1500	340/1750	400/1900	500/1750
0-100 km/h[s]	9,7	8,4	7,9	5,5	10,8	8,7	7,9	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	220	232	250	210	220	237	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 l S	4,9 l S	5,7 l S	7,1 l S	3,7 l D	4,0 l D	4,1 l D	5,3 l D
CO2 [g/km]	123	115	129	159	95	106	106	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/19	14/19/21	14/19/21	16/21/24	18/21/23	18/21/23	15/21/24	16/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	84	68	104	168	152	212	212	276
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	658	680	745	930	652	668	714	842
Preis [Euro]	26.075	30.625	34.225	45.075	29.425	30.500	35.200	43.975

Aufbau
ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1984 ccm
Leistung	162 kW (220 PS)
bei	4500 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17
Reifengröße (Testwagen)	**235/45R18W**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,65/11,7 m**
Höchstgeschwindigkeit	246 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**3,7 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**36 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	**7,2 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**8,7/6,1/8,4 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	142 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**201 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**66,5 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4767/1832/1456 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2085 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1530 kg/550 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**500 l/875 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	66 l
Reichweite	**915 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	ab 375°
Automatikgetriebe (DSG)	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	1.200 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light Assist)	ab 155°
Head-Up-Display	560 Euro
Kurvenlicht (inkl. Dynamic Light Assist)	1.055 Euro°
LED-Abblendlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	405 Euro°
Spurassistent (inkl. Spurwechselassistent)	1.140 Euro°
Tempomat (ab Comfortline nur ACC lieferbar)	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	575 Euro°
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/ hinten (inkl. Knieairbag Fahrer)	Serie/510 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (inkl. Seitenairbag hinten)	510 Euro°
Navigationssystem	ab 880°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	925 Euro
Lackierung Metallic	605 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.180 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**127 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**75 Euro**
Monatliche Fixkosten	**102 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**524 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**828 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/24
Grundpreis	40.025 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 1,9

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,4**
Verarbeitung	2,1
Alltagstauglichkeit	2,1
Sicht	2,4
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen*	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	**2,1**
Bedienung	1,7
Raumangebot vorne*	2,0
Raumangebot hinten*	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**1,7**
Federung	1,9
Sitze	1,6
Innengeräusch	1,5
Klimatisierung	1,7
Motor/Antrieb	**1,7**
Fahrleistungen*	1,4
Laufkultur	1,7
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	2,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,0**
Fahrstabilität	2,1
Lenkung*	2,0
Bremse	1,8
Sicherheit	**1,3**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	2,4
Umwelt/EcoTest	**2,5**
Verbrauch/CO2*	3,7
Schadstoffe	1,2

AUTOKOSTEN 3,7

Betriebskosten*	4,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,0
Wertstabilität*	3,2
Kosten für Anschaffung*	5,1
Fixkosten*	2,1
Monatliche Gesamtkosten*	3,6

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.