



VW Passat Variant 2.0 TDI SCR Elegance DSG

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Es gibt ihn schon seit 1973, den Passat von Volkswagen. In den Jahrzehnten ist er gereift und hat sich durchaus beeindruckend weiterentwickelt - kein Wunder, war er doch lange Zeit VWs Topmodell. Die aktuelle Generation, immerhin schon die achte, ist seit 2014 in Europa auf dem Markt. Nach fünf Jahren stand nun ein Facelift an. Das fällt außen wie innen optisch moderat aus - etwas aufgefrischt wirkt er durchaus, ohne aber Vor-Facelift-Modelle alt aussehen zu lassen. LED-Beleuchtung an Front und Heck ist nun immer Serie, als Top-Lichtsystem gibt es animiert einschaltende Heckleuchten und Matrix-LED-Frontscheinwerfer mit dynamischem Fernlichtassistenten. Die Straßenausleuchtung ist damit nicht besser als vor dem Facelift, dafür aber fleckiger. Die bekannten Qualitäten des Passat sind geblieben, er bietet viel Platz bei angemessenen Außenabmessungen, das Ein- und Aussteigen fällt nicht schwer (es muss nicht immer ein SUV sein!) und es gibt viel aktuelle Technik. VW hat bei der Vernetzung deutlich aufgerüstet, eine SIM-Karte ist nun fest verbaut und der Passat somit immer online. Es können Benutzerprofile erstellt und damit persönliche Einstellungen auch in anderen (kompatiblen) Fahrzeugen genutzt werden. Mit der funktionellen Aufrüstung kann offenbar die Hardware im Facelift-Passat nicht Schritt halten; das äußerlich unveränderte Discover Pro Infotainmentsystem hat enorme Startschwierigkeiten, man fühlt sich an Windows-95-Zeiten erinnert, als zwischen Einschalten des PCs und ersten Nutzeraktivitäten eine Kaffeepause passte. Hier muss dringend nachgebessert werden, denn bis die Sprachsteuerung, die nun auch auf "Hallo Volkswagen" hört, reagiert, dauert es noch länger. Der Passat Variant ist nun wirklich kein günstiges Auto, für den Testwagen stehen über 63.000 Euro auf der Preisliste. Angesichts von Volkswagens Preisvorstellungen darf man eine gute Funktionalität und, ehrlich gesagt, im Detail auch etwas mehr Wertigkeit erwarten. Denn kurioserweise haben die meisten der kleinen Änderungen im Innenraum kostendämpfende Wirkung bei der Produktion - ein Schelm, wer Böses dabei denkt. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4 Avant, BMW 3er Touring, KIA Optima SW, Peugeot 508 SW, Skoda Superb Combi, Volvo V60.








- + viele Assistenten lieferbar, komfortables Fahrwerk, kräftiger Motor, große Reichweite, viel Platz im Innenraum
- teuer in der Anschaffung (hoher Grundpreis, teure Extras), langsames Infotainment, Spurhalteassistent mit vielen Fehlwarnungen

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Volkswagen fertigt die Karosserie des Passat sorgfältig, alle Bauteile sind passgenau verbaut und sauber ausgeführt. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im Bereich der Hinterachse ohne weitere Optimierung. Der Innenraum ist auf den ersten Blick schön eingerichtet und wertig gestaltet. Unterschäumte Kunststoffe im oberen Bereich und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertig Eindruck.

2,6 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,8 l Diesel pro 100 km an, ergibt sich mit dem 66 Liter Tank eine theoretische Reichweite von üppigen 1.135 km. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 550 kg – mehr als ausreichend für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's eine Reling, mit einem geeigneten Träger kann man bis zu 100 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 90 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Passat Variant bis zu einem Gewicht von zwei Tonnen - das macht so manches SUV überflüssig. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen, bei VW AirStop genannt, gibt es serienmäßig. Gegen Aufpreis kann man ein vollwertiges Reserverad ordern, dann sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Der Ad-Blue-Tank fasst jetzt 16 Liter und wird über einen eigenen Einfüllstutzen direkt neben dem für den Dieselmotorkraftstoff befüllt - so ist das eine praktische Lösung.

2,1 Licht und Sicht

⊕ Dank seiner Kombi-Form kann man zumindest das Heck des Passat Variant recht gut überblicken, obwohl er ein recht großes Auto ist. Der Beginn der Front entzieht sich dagegen dem Blick, hier ist gutes Abschätzen gefragt und sind die Parksensoren hilfreich. Die vorderen und seitlichen Dachsäulen sind nicht zu breit, die hintersten Säulen fallen allerdings schon recht voluminös aus; überdies lassen sich die hinteren Kopfstützen nicht vollständig versenken und bleiben so teilweise im Sichtbereich durch die Heckscheibe - so fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung nur zufriedenstellend aus. Bodennahe Hindernisse kann man vorne gut erblicken, hinten fällt das deutlich schwerer - die Rückfahrkamera (schmutzgeschützt unter dem VW-Emblem) ist eine Empfehlung, um hinter dem Passat nichts und niemanden zu übersehen. Die Heckkamera kann man um seitliche Kameras und eine an der Front ergänzen, aus den vier

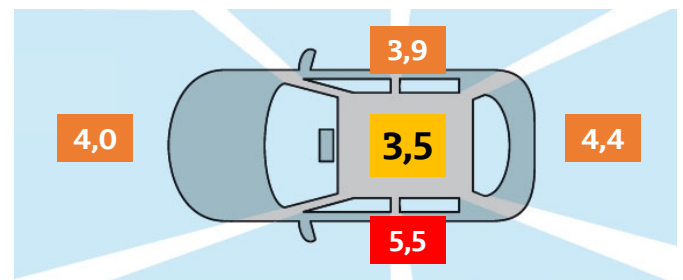
⊖ Im Detail kann der Passat-Innenraum seinem Premiumanspruch aber nicht ganz gerecht werden; den Verkleidungen entweicht auf schlechten Straßen dezentes Knarzen, die Oberfläche des Armaturenbretts verläuft nicht ganz plan unter der Frontscheibe entlang und die kleine Scheibe des Headup-Displays fährt mit ächzendem Geräusch aus- und ein.



Breite Dachsäulen und nicht voll versenkbare Kopfstützen im Fond erschweren die Sicht nach schräg hinten.

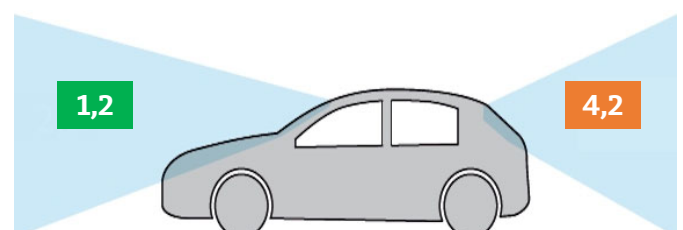
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Perspektiven erstellt die Bordelektronik eine Live-Fahrzeugansicht aus der Vogelperspektive. VW bietet weitere Assistenzsysteme, um den Fahralltag zu erleichtern und sicherer zu gestalten. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Der optionale „Trailer-Assist“ unterstützt beim Rückwärtsfahren mit dem

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Passat bietet recht große Türausschnitte für ein Auto mit "Standardhöhe", als Kombi hat er hinten gerade im Kopfbereich mehr Platz. Und so kann man recht bequem ein- und aussteigen. Die Türen sind nicht zu lang, man benötigt folglich nicht übermäßig Platz seitlich neben dem Auto. Die Sitzflächen vorne liegen in unterster Stellung etwa 40 cm über der Straße und damit etwas niedrig; immerhin sind die Schweller nicht hoch und nicht zu breit. Am Dachhimmel gibt's vier

1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 475 Liter. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 675 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 880 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.505 Liter Volumen verfügbar. Befindet sich der doppelte Kofferraumboden in der oberen Position, fasst der Stauraum darunter etwa 80 Liter. Ist in der Reserveradmulde wie im Testwagen kein Ersatzrad verbaut, hat man dort noch verwinkelte Verstaumöglichkeiten mit insgesamt etwa 50 Liter Volumen.

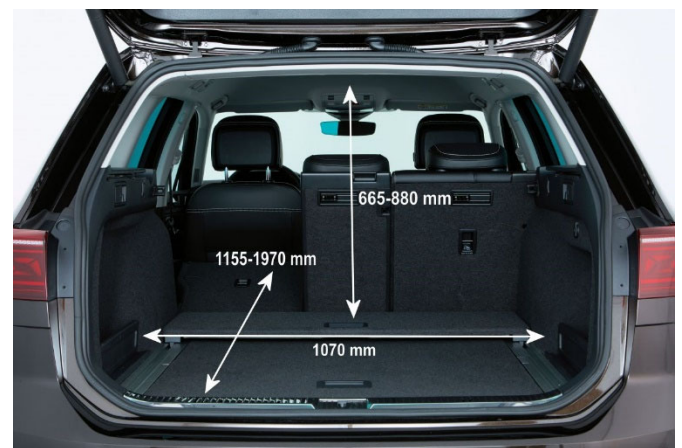
2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die zwei Griffmulden in der Innenverkleidung sind ergonomisch günstig gestaltet. Ein praktisches Extra ist der elektrische Antrieb. Zusätzlich kann man die elektrische Heckklappe um "easy open" erweitern, dann öffnet und schließt die Heckklappe automatisch durch einen berührungslosen Schwenk mit dem Fuß unter die Heckschürze. Die Kofferraumklappe schwenkt 1,92 m hoch, so dass selbst große Personen sich ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen können. Die Ladekante liegt nur 63 cm über der Straße

Anhänger. LED-Scheinwerfer sind im Passat jetzt immer Serie, beim Elegance auch mit Kurven- und Abbiegelicht. Optional kann das „IQ.LIGHT“ mit Matrixscheinwerfern geordert werden; dann wird über das Matrixsystem der dynamische Fernlichtassistenten umgesetzt. Der Innenspiegel und der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.

Haltegriffe. Eine Umfeldbeleuchtung mit Abschaltverzögerung ist serienmäßig, das schlüssellose Zugangssystem gibt es optional.

⊖ Der Komfortzugang lässt sich nicht ohne Weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Mit 475 l Volumen bietet der Kofferraum des Variant viel Platz für das Gepäck.

und damit sehr günstig. Befindet sich der Ladeboden in der oberen Position, ist er mit der Ladekante weitgehend in einer Ebene. In unterer Position ist die Stufe dann gut neun Zentimeter hoch.

⊖ Mit nur einer Leuchte oben im Dachhimmel ist der Kofferraum schlecht ausgeleuchtet; hat man den Gepäckraumrollo ganz oder auch nur halb geschlossen, bleibt es unten im Kofferraum weitgehend dunkel.

1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Man kann praktischerweise den schmalen mittleren Teil für Skier oder andere lange Gegenstände separat umlegen. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Vom Kofferraum aus kann man die Sitzlehnen ebenso entriegeln. Es gibt zwei praktische Fächer links und rechts im Kofferraum, dort lassen sich kleinere Gegenstände sicher verstauen. Links und rechts an den Seiten

findet sich jeweils ein ausklappbarer und ein fixer Haken. Ein Kofferraumtrennnetz und vier Verzurösen sind Serie, gegen Aufpreis gibt es einen aufklappbaren Boden oder ein Schienensystem mit verschiebbarer Platte; mit dem Schienensystem entfällt allerdings die Möglichkeit, das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden zu verstauen, wenn man beispielsweise große Gegenstände transportieren will.

1,9 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Die allgemein gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Automatikhebels. Auch die Platzierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und allgemeine Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente inklusive der Lüftungsdüsen (Option) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente kann man nun nicht mehr individuell gegen Aufpreis durch ein großes TFT-Display ersetzen, dieses ist nun an das Discover Pro Infotainmentsystem gekoppelt. Das neue Virtual Cockpit ist etwas kleiner und in seiner Darstellung weniger brillant als vor dem Facelift - dafür sieht es nun genauso wie im Polo aus. Das Instrumenten-Display bietet mehr Darstellungsmöglichkeiten als bisher. Analog oder digital, die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. VW gibt sich offensichtlich Mühe, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten; kleine Hinweise wie das Handy nicht zu vergessen oder Tipps, welche Einstellungen die Musik am Handy im Fahrzeug am besten zu Geltung bringen, gehören auch dazu. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze komplett elektrisch eingestellt werden (Fahrerseite inkl. Memory). Es gibt vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten; wählt man die Ambientebeleuchtung Plus, erhellt die Leuchtfläche vorn am Dachhimmel den Innenraum.

⊖ Beim Top-Infotainmentsystem Discover Pro gibt es keine Hardwaretasten und Drehregler mehr, stattdessen wurden



Gut verarbeitet und weitgehend funktionell präsentiert sich der Innenraum des Passat.

wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung verbaut. Letztere kann nur „links oder rechts wischen“ verstehen und funktioniert wenig zuverlässig, ihr Mehrwert erschließt sich nur aus dem teils unsensiblen Touchscreen. Weitere Nachteile: die Ansteuerung der Funktionsbereiche erfordert immer mindestens zwei Bedienschritte (über Menü-Taste), die Lautstärke kann nicht mehr „mit einem Dreh“ geändert werden und die Hochglanz-Bildschirmfläche stellt jeden Fingerabdruck zur Schau. Einfacher zu handhaben ist das kleinere Navi Discover Media, das über Funktionstasten und Drehregler verfügt.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Passat serienmäßig ein Radio mit Farbdisplay - CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind entfallen und auch für die aufpreispflichtigen Systeme nicht mehr lieferbar. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte (SIM-Schacht für eigene Karten wurde gestrichen). Ein USB-C-Anschluss wird immer verbaut, weitere kosten Aufpreis. Ebenso der DAB+ Empfang (sehr empfehlenswert) und eine erweiterte Sprachbedienung, die nun auch auf "Hallo Volkswagen" hört. Die digitalen Instrumente erhält man künftig nur noch in Kombination mit dem Infotainmentsystem Discover Pro, dem wiederum die WLAN-Funktion und sämtliche bisherigen Steckplätze im Handschuhfach genommen wurden. Geblieben ist der Festplattenspeicher sowie die Verbindungsmöglichkeiten über AndroidAuto und Apple CarPlay, letzteres ist auch schnurlos möglich. Ein Jahr WeConnect Plus ist Serie, danach muss für die Dienste, die zuvor unter CarNet Dienste firmierten, regelmäßig gezahlt werden. VW bietet nun eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich theoretisch auch in anderen VWs (z.B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet. Darüber hinaus sind Verkehrsinformationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit erhalten, auch Remote-Dienste

werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man auch einen 230-V-Anschluss für die Rückbank sowie ein 700-W-Soundsystem.

⊖ Das überarbeitete Discover Pro Infotainmentsystem ist unfassbar langsam beim Start. War schon der Vorgänger nicht sehr flüssig in seinen Reaktionen, braucht es jetzt nach dem Fahrzeugstart durchaus eine Minute oder mehr, bis Eingaben mit weniger als ein bis zwei Sekunden Verzögerung umgesetzt werden; unmittelbar nach dem Start reagiert das System auf Eingaben gar nicht, nach und nach setzt es Berührungen um, manchmal mit ganz eigenen Ergebnissen, welche der Nutzer nicht wollte. Hier fühlt man sich an überwunden geglaubte Probleme der einstigen RNS 510 Systeme erinnert. Mit der Sprachsteuerung ist es ähnlich, auf "Hallo Volkswagen" gibt es die ersten Minuten keine Reaktion. Ein Knopfdruck auf die Sprachsteuerungstaste liefert dann die Erklärung: Das Sprachdialogsystem wird noch hochgefahren. Kann man die ersten Minuten vielleicht noch auf Multimedia verzichten, wird es bei Funktionen wie der beheizten Windschutzscheibe sicherheitsrelevant - denn diese kann bedauerlicherweise nur über das Menü aktiviert werden, das zunächst nicht reagiert. Wie es besser geht, zeigt Skoda im Superb, hier verbaut man in der Klimaregelung eine eigene Taste für die beheizte Windschutzscheibe.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der Passat ist als Variant auf gutes Platzangebot ausgelegt - die Vordersitze können hier voll punkten, sie bieten selbst zwei Meter großen Personen genug Raum, die Kopffreiheit würde sogar für 2,15 m große Menschen noch ausreichen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch für die Fahrzeugklasse

nicht besonders üppig. Das subjektive Raumempfinden fällt großzügig aus, die Inneneinrichtung ist optisch nicht zu dominierend gestaltet und die Fensterflächen sind groß genug. Optional gibt es ein Panorama-Glasschiebedach.

1,8 Raumangebot hinten

⊕ Auch auf den Rücksitzen ist reichlich Platz: zwei Meter große Menschen können bequem sitzen. Kopf- und Beinfreiheit sind gleichermaßen ausreichend dafür, selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Die Innenbreite fällt nur durchschnittlich aus - für drei Erwachsene nebeneinander wird es ungemütlich, zwei nebeneinander können jedoch gelassen reisen. Das optional Panorama-Glasschiebedach reicht bis über die hinteren Sitzplätze und erlaubt damit einen großzügigen Ausblick Richtung Himmel.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz.

2,6 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen erfreulich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Handy findet sicher seinen Platz und wird auf Wunsch auch induktiv geladen; mit dem Facelift ist das Fach größer geworden, darin

finden nun auch große Smartphones Platz - dafür gibt es keine Klappe mehr zum Schließen des Fachs. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l- und hinten 1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist mit feinem Filz ausgekleidet (wirkt Klappern entgegen), es ist groß, beleuchtet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt.

1,9 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Für den 190-PS-Diesel kostet die im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerksregelung DCC Aufpreis. Die Dämpferregelung lässt sich von Comfort über Normal bis Sport einstellen - seit dem Facelift geht das über einen Schieberegler in 15 Stufen. Die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, aber nicht so ausgeprägt wie beispielsweise beim Arteon. Insgesamt hat VW hier einen alltagstauglichen Kompromiss gefunden. Im Stadtverkehr ist der Kombi komfortabel unterwegs, einzig bei groben Kanten kommen leichte Erschütterungen bis in den Innenraum durch. Auf

Kopfsteinpflaster und über Einzelhindernissen bewegt sich der Passat recht souverän, akustisch werden die Insassen wenig belästigt. Beispielsweise an Geschwindigkeitshügeln und anderen Querhindernissen zeigt sich das gute Schluckvermögen des Fahrwerks, sie werden angemessen absorbiert. Auf der Landstraße ist man ähnlich komfortabel unterwegs, wobei nur grobe Unebenheiten wie Frostaufbrüche den VW etwas aus der Ruhe bringen. Für lange Autobahnfahrten ist der Wolfsburger prädestiniert, er federt souverän und mit geringen Aufbauabewegungen.

2,2 Sitze

⊕ Im Testwagen sind die optionalen ergoComfort-Sitze mit elektrischer Einstellung samt Memory-Funktion auf der Fahrerseite verbaut (Serie: Sport-Komfortsitze, auf Fahrerseite mit ergoComfort-Sitz-Funktionen, nur beide Lehne elektrisch einstellbar). Die Sitze sind bequem und auch für lange Strecken gut geeignet, sie bieten einen guten Seitenhalt und passende Konturen auf Sitzfläche und Lehne. Über eine elektrisch einstellbare 4-Wege-Lendenwirbelstütze verfügen beide Sitze (Beifahrer 2-Wege Serie, 4-Wege optional), die des Fahrers

kann auch eine Massagemfunktion umsetzen (Option). Es gibt viele Einstellmöglichkeiten (u.a. Neigung bei elektrischer Einstellung), die Sitzflächenlänge des Fahrers lässt sich variieren. In der zweiten Reihe bieten die Sitze keine speziellen Einstellmöglichkeiten, sie verfügen über ordentliche Konturen von Lehne und Sitzfläche und ermöglichen eine gute Sitzposition selbst für Erwachsene, weil eine großzügige Bein- und Kopffreiheit zur Verfügung steht.

2,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h beträgt 67,0 dB(A) - das ist ein angemessener Wert, aber auch nicht besonders niedrig. Der Testwagen ist mit Doppelverglasung ausgestattet, wobei VW beim Passat nicht nur die vorderen, sondern auch die hinteren Seitenfenster doppellagig verbaut. Der Vierzylinder-Diesel läuft insgesamt kultiviert und

recht leise bei niedrigen Drehzahlen, klingt bei mittleren und hohen vor allem unter Last eher kernig und ist dann recht deutlich zu hören. Windgeräusche bleiben im Hintergrund, sie tragen nur dezent zu den allgemeinen Fahrgeräuschen im Innenraum bei, die auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht störend laut werden, so dass man sich immer gut unterhalten kann.

1,2 Klimatisierung

⊕ Der Passat in der Elegance-Ausstattung bietet serienmäßig eine Drei-Zonen-Klimaautomatik. Für die vorderen Plätze bzw. im Fond kann man aber nur die Temperaturen variieren, die Lüftungsstärke wird für alle gemeinsam reguliert. Die

Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, mittig, unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam; für den Fond gibt es hierzu keine

Einstellmöglichkeiten. Die Klimaautomatik verfügt über einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Die Sitzheizung ist vorn Serie, hinten optional. Die Lenkradheizung sowie die Standheizung finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte

Scheiben hinten. Ein praktisches Extra ist die Frontscheibenheizung, die zuverlässig Beschlag schnell entfernt oder verhindert; sie arbeitet mit einer Folie in der Scheibe und damit drahtlos, so dass sich nachts keine störenden Lichtreflexe ergeben können.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Diesel leistet maximal 190 PS und 400 Nm Drehmoment (ab 1.900 1/min) - damit ist der Passat Variant mehr als ausreichend motorisiert. Allerdings wird die recht hohe Leistung aus dem Zweiliter-Motor über nur einen Turbolader erzielt, der entsprechend "groß" ausgelegt ist. Dadurch spricht der Motor bei niedrigen Drehzahlen eher träge an, um dann oberhalb von 2.000 1/min umso nachdrücklicher anzuschieben - und das bis über 4.000 1/min. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der

Passat gute Fahrleistungen ab, denn die Automatik schaltet bei Bedarf schnell zurück und vermeidet so niedrige Drehzahlen, wenn der Fahrer beschleunigen möchte. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 4,5 Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h gehts in unter eineinhalb Sekunden. Der TDI ist also ein durchaus kräftiger Motor, der aber seine Drehzahlen braucht, um in Schwung zu kommen.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Zweiliter-TDI bietet eine ordentliche Laufkultur und ist insgesamt gut gedämmt, die hohen Einspritzdrücke konnten die Ingenieure aber nicht ganz verbergen. Fordert man vom Motor wenig Last, arbeitet er gelassen und zurückhaltend, wenngleich akustisch nicht gerade geschmeidig; bei hoher Last sind unter 2.500 1/min aber leichte Vibrationen in Lenkrad und Sitz spürbar. Hier bietet der stärkere TDI mit 240 PS tatsächlich

eine angenehmere Laufkultur, weil er noch besser seine Vibrationen tilgt und seine Geräusche dämmt. Auch bei der Leistungsentfaltung und beim Ansprechen kann die 190-PS-Variante dem "großen Bruder" nicht das Wasser reichen, sie wirkt bei niedrigen Drehzahlen etwas müde, beschleunigt erst oberhalb von 2.000 1/min vehement, nachdrücklich und sehr gleichmäßig.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Den Passat mit 190-PS-TDI liefert VW nur noch mit Automatik aus. Das Doppelkupplungsgetriebe hat sieben Gänge und wechselt diese meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung arbeiten hier oftmals recht ruckartig und unharmonisch. Dieses aktuelle Getriebe haben die Ingenieure inzwischen wirklich gut im Griff, Anfahren klappt sauber und

harmonisch, die Gänge eins und zwei werden gerade beim Kaltstart sehr deutlich verschliffen. Die Schaltstufen lassen sich bei Bedarf auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist sehr lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 1.900 1/min - dank seines angemessenen Drehmoments kommt der TDI damit trotzdem gut zurecht. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Passat Variant liegt sicher auf der Straße und fährt sich gelassen im Alltag. Er lässt sich von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, es gibt einen dezenten automatischen

Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen, sie sind im Comfort-Modus etwas ausgeprägter, aber

noch nicht störend; hier setzt sich der Passat deutlich vom Konzernbruder Skoda Superb ab, der mehr Karosseriebewegungen zulässt. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Passat Variant eine tendenziell sportlich orientierte Vorstellung ab; das ESP greift relativ spät ein und fängt dann fein regelnd das nach außen drängende Heck wieder ein. So wird der Fahrer nicht bevormundet, ihm aber im Notfall effektiv geholfen - schreckhaft sollte er aber auch nicht sein.

1,8 Lenkung

⊕ Für den Passat gibt es optional die im Testwagen verbaute Progressivlenkung (R-Line Sportpaket für DCC). Sie ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie eine Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger kurbeln, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Vom einen Lenkansschlag zum anderen benötigt man 2,2 Lenkradumdrehungen. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt – es ergibt sich ein gutes Lenkgefühl, der Passat lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Über die Fahrprofilauswahl kann man die Lenkkräfte in zwei Stufen variieren.

2,0 Bremse
























⊕ Die Bremswerte fallen gut aus, mit durchschnittlich nur 33,6 m aus 100 km/h bis zum Stillstand kann der Passat Variant als Facelift voll überzeugen. Die Bremse ist standfest ausgelegt und hält auch höheren Beanspruchungen statt. Sie lässt sich sehr gut dosieren und spricht einwandfrei an.

1,7 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Passat kann man so gut wie jedes Assistenzsystem erhalten, das VW aktuell im Markenregal hat - das meiste natürlich gegen Aufpreis. Serienmäßig an Bord sind nur ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC und für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das Fahrerassistenzpaket "Travel Assist" enthält zusätzlich einen Spurhalteassistenten und einen Spurwechselassistenten. Das Spurwechselsystem umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Gefahren warnt. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord, gegen Aufpreis erhält man ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen. Ebenfalls optional kann man ein Head-Up-Display ordern, das seine Inhalte aber nur auf eine kleine ausfahrbare Scheibe projiziert - in dieser Klasse sollte die Projektion auf die Windschutzscheibe direkt erfolgen. Das Assistenzpaket enthält in Verbindung mit Automatikgetriebe zudem den „Emergency Assist“, der im Falle der Bewusstlosigkeit des Fahrers das Auto kontrolliert zum Stehen bringen soll, und den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann.

⊖ Das "Head-Up-Display" ist aufgrund seiner billigen Konstruktion, der groben Justierbarkeit und der

Schleifgeräusche beim Ein- und Ausfahren für den enormen Aufpreis von 565 Euro nicht zu empfehlen. Der Spurhalteassistent muss sichergehen, dass der Fahrer seine Hände nicht dauerhaft vom Lenkrad nimmt. Hierfür gibt es die "Hands-Off"-Erkennung, die bisher im Passat wie auch im Golf 7 gut funktioniert hat. Im Facelift-Passat soll nun zusätzlich am Lenkrad durch Kontaktprüfung die Erkennung verbessert worden sein - das Ergebnis ist aber ernüchternd, es gab noch nie so viele Fehlwarnungen der Hands-Off-Erkennung im Passat. Da die Warnkaskade sofort auch mit einer akustischen Warnung startet, nervt es Fahrer wie Mitfahrer gleichermaßen. Traten zuvor kaum zwei Fehlerkennungen alle 1.000 km auf, sind es nun mehr als zwei pro 100 km; in Baustellenbereichen auf der Autobahn sind die Fehlwarnungen reproduzierbar - und trotzdem falsch. VW muss hier dringend nachbessern, entweder die Hands-Off-Erkennung auf den "alten" Stand verbessern oder zumindest die Warnungen nicht sofort akustisch starten lassen. Denn viele Fahrer schalten völlig entnervt den Spurhalteassistenten aufgrund seiner Fehlwarnungen dann aus, so dass seine Schutzfunktion fehlt.

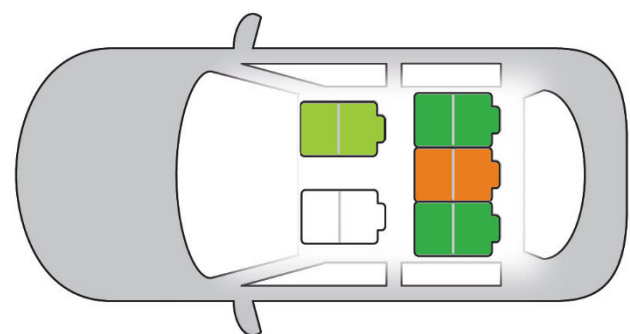
1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Passat 85 Prozent für gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2014 mit Vorfacelift-Modell, bestätigt bis 12/2016). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Passat immer mit, die hinteren Seitenairbags und ein Knieairbag für den Fahrer kosten Aufpreis. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe, sie sollten weiter ausziehbar sein. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation

(z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie). Ist ein Handy gekoppelt oder eine separate SIM-Karte eingelegt, wird nach dem Crash neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

komfortabler gelingt das Befestigen mit Isofix (und Ankerhaken), eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Haltepunkte der Gurte ungünstig verlaufen, die Polsterung einem sicheren Stand im Wege steht und keine Isofixhalterungen vorhanden sind.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm werden 87 Prozent der Maximalpunkte für eine gute Kindersicherheit erzielt (Test 12/2014). Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, ebenso rückwärtsgerichtete bei gleichzeitiger Abschaltung der Beifahrerairbags. Die Befestigung gelingt leicht, lediglich bei hohen Kindersitzen gibt es unter Umständen Einschränkungen, weil sich die Kopfstütze nicht einfach abziehen lässt; Isofix-Halterungen sucht man auf dem Beifahrersitz vergebens. Auf der Rückbank kann man Kindersitze auf den äußeren Plätzen einfach anzugurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), für manche Kindersitze ist die Gurtgeometrie aber nicht ideal;

3,3 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist noch nicht optimal beim Passat, der neuere und auf dem Passat basierende Arteon ist hier deutlich besser; hilfreich hierbei ist die beim Arteon bis an die Seiten reichende Motorhaube, so dass die harten Kanten nicht mehr im möglichen Aufprallbereich eines Fußgängers liegen. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es für den Passat

nur 66 Prozent der Punkte (Test 2014). Eine erhöhte Verletzungsgefahr besteht an der Front seitlich sowie an den äußeren Kanten der Motorhaube und im hinteren Bereich bis zu den A-Säulen. Der Notbremsassistent mit Personenerkennung ist Serie, mit ihm sollen Kollisionen mit Menschen vermieden oder das Verletzungsrisiko reduziert werden.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2

Mit seinem Gewicht von schon leer über 1,6 Tonnen gehört der Passat Variant wahrlich nicht zu den Leichtgewichten. Immerhin hat er nicht auch noch einen SUV-Aufbau durch den Wind zu schleppen. So pendelt sich der Durchschnittsverbrauch im ADAC Ecotest bei 5,8 l Diesel pro 100 km ein. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 184 g je Kilometer. Das reicht leider nur für 22 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Von der Herstellerangabe von optimistischen 4,6 l/100 km nach altem Messverfahren NEFZ ist er damit weit entfernt - den WLTP-Wert von 5,9 l/100 km trifft er dagegen recht gut. Innerorts verbraucht der Passat Variant 2.0 TDI DSG 5,8 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 6,8 l Diesel pro 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,3 Schadstoffe

⊕ Die sehr niedrigen Schadstoffwerte innerorts und außerorts können sich durchaus sehen lassen. Selbst das für Dieselmotoren oft kritische Kapitel des Stickoxid-Ausstoßes beherrscht der Passat sehr gut, seine Emissionen bleiben gering und weit unter den Grenzwerten - solange keine Volllast vom Zweiliter-TDI gefordert wird. Denn im Autobahn-Anteil steigen die NOx-Emissionen an und der Wolfsburger verliert Punkte. Am Ende reicht es nur für 37 von 50 Punkten im Bereich

Schadstoffe. Zusammen mit den Punkten für den Verbrauch ergeben sich insgesamt 59 Punkte und damit drei von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

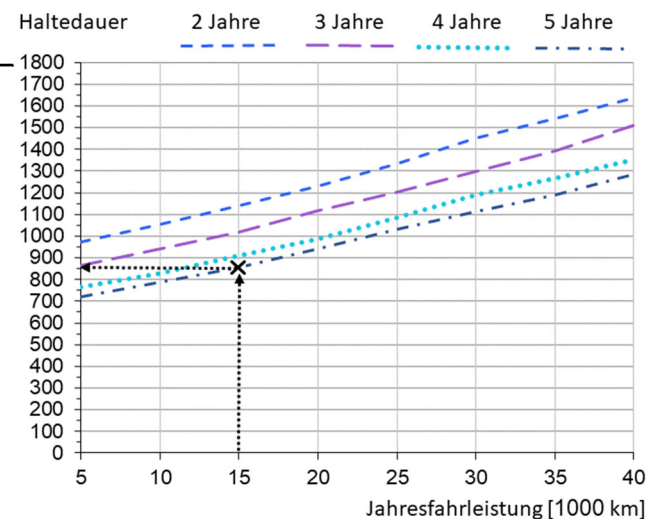
3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Die getestete Elegance-Variante des Passat Variant 2.0 TDI DSG lässt sich VW mit 47.410 Euro bezahlen - mindestens, denn das ist nur der Grundpreis. Addiert man ein paar in dieser Klasse übliche Extras hinzu, liegen weit über 50.000 Euro an. Will man die neuesten Assistenzsysteme und das volle Infotainment-Programm haben, muss man weiter tief in die Tasche greifen. Der gut, aber nicht voll ausgestattete Testwagen liegt bei über 63.000 Euro. Der Passat hat insgesamt einen guten Ruf und ist relativ wertstabil. Daher liegt der prozentuale Wertverlust im günstigen Bereich - aufgrund des hohen

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 856 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Anschaffungspreises muss man aber dennoch einen hohen absoluten Betrag für den Wertverlust abschreiben. Die Kosten für Wartung und Reparaturen bleiben im Rahmen, bei den Premiummarken liegen sie oft höher. Die Kfz-Steuer beträgt 308 Euro, deutlich mehr als zu Zeiten, da noch der NEFZ-CO2-Wert

als Berechnungsgrundlage galt. Für einen Zweiliter-Diesel ist die Steuer aber im üblichen Rahmen. Die Versicherungseinstufungen sind angesichts der Fahrzeugklasse und der Leistung moderat (Haftpflicht 13, Teil-/Vollkasko 23/21).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI OPF	2.0 TSI OPF DSG	2.0 TSI OPF 4MOTION DSG	1.6 TDI SCR DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR DSG	2.0 TDI SCR 4MOTION DSG	GTE DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968	4/1395
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	200 (272)	88 (120)	110 (150)	140 (190)	176 (240)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	350/2000	250/1750	340/1600	400/1900	500/1750	400/1500
0-100 km/h [s]	8,9	7,7	5,8	10,8	9,1	7,9	6,3	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	214	232	250	199	213	232	241	222
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	7,8 S	8,3 SP	5,8 D	5,0 D	5,9 D	7,5 D	1,4 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	145	177	188	152	132	154	196	32
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/21	13/20/21	17/23/25	13/19/22	13/19/22	13/21/23	13/22/24	14/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	130	204	226	266	264	308	392	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	706	823	994	724	705	814	957	768
Preis [Euro]	33.035	39.825	51.735	35.825	35.595	43.090	52.065	45.810

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.900 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,6/5,9 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	120/154 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.773/1.832/1.516 mm
Leergewicht/Zuladung	1.600/590 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	650/1.780 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Emden

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94W
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,2/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	154 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	1.135 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.640/550 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/880/1.505 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	126 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	120 Euro	Wertverlust	538 Euro
Monatliche Gesamtkosten	856 Euro		
Steuer pro Jahr	308 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/21/23		
Basispreis Passat Variant 2.0 TDI SCR Elegance DSG	47.410 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.06.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.385 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.990 km
Auffälligkeiten/Mängel	welliges Armaturenbrett

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.200 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	635 Euro (im Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	410 Euro/870 Euro°
Head-Up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.125 Euro° (im Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	480 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/510 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	510 Euro°/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	580 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.125 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/280 Euro°
Lenkradheizung	155 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	925 Euro
Metalllackierung	ab 655 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.330 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	2,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,1	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,5	Bremse	2,0
Innenraum	1,9	Sicherheit	1,7
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	1,8	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/Ecotest	3,1
Komfort	1,9	Verbrauch/CO ₂	3,8
Federung	1,8	Schadstoffe	2,3
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	1,2		

Stand: November 2019
 Test und Text: M. Ruhdorfer