



VW Passat Variant 2.0 TSI OPF Elegance DSG

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Wer im altherwürdigen VW-Flaggschiff, dem Passat, einen starken Benziner möchte, ist an den Zweiliter-Einheitsmotor aus dem Konzernregal gebunden. Die Zeit hubraumstarker Fremdzünder mit sechs oder gar acht (!) Zylindern im Passat ist abgelaufen - es gibt den Zweiliter-Turbobenziner mit 272 oder, wie im Falle des Testwagens, mit 190 PS. Diesem kann man wenig vorwerfen, er tritt kraftvoll an, hat schon bei 1.500 Touren seine vollen 320 Nm beisammen und verliert kein einziges Newtonmeter bis hin zu 4.100 Umdrehungen. Auch der Ecotest-Verbrauch ist mit 7,5 Litern Super alle 100 Kilometer angesichts von Leistung und Gewicht okay. Man erkennt es hoffentlich schon zwischen den Zeilen: Wirklich zu begeistern vermag der Motor nicht, dafür fehlt ihm subjektiv der Biss und die Drehfreude, wie sie manche Konkurrenten der Leistungsklasse in zugegebenermaßen oftmals leichteren Fahrzeugen abliefern.

Dafür bietet die recht große Karosserie auch echte Kombiquantitäten, da lässt sich VW nichts vormachen. Der Kofferraum ist richtig groß, prima zugänglich und hat gegen Aufpreis allherhand Schiebe-, Klemm- und Verstellspielchen auf Lager. Auch Fahrwerke und Lenkungen können die Niedersachsen, der Testwagen mit den zigfach verstellbaren und zusätzlich adaptiven Dämpfern kann zwischen wellenwogend und sportlichknusprig alles darstellen. Mit den richtigen Paketen (wie beim Testwagen) wird es auch richtig schick im Innenraum und zudem die Außenhaut absolut Eiscafé-tauglich. Der Passat hat also seine Qualitäten im klassischen Fahrzeugbau - was man bei VW noch überhaupt nicht kann, sind die oft als Zukunftstechnologie bezeichneten IT-Systeme im Auto. Das Infotainmentsystem braucht manchmal so lange zum Hochfahren, dass man gleich die Windows 95-Sanduhr erwartet. Zudem reagiert der Touchscreen mitunter viel zu träge - man wünscht sich auch nach einiger Eingewöhnung sehr oft ein paar Tasten mehr zurück in den Innenraum.

Viel Licht und ein großer Schatten also beim Passat, obwohl sich unter dem Strich doch noch ein Schatten findet, je nach persönlicher Voraussetzung: Der Testwagen kostet 64.130 Euro - los geht es für den 190 PS starken Benziner in der getesten Elegance-Ausführung bei 45.120 Euro. Viel Geld für den Volkswagen, der damit annähernd an der Tür der deutschen "Premiumkombis" der oberen Mittelklasse klopft. **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, viel Platz im Innenraum
- teuer in der Anschaffung (hoher Grundpreis, teure Extras), sehr langsames Infotainment

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,5

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.

2,7 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 7,5 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 66 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 880 km. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 545 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

⊖ Im Detail kann der Passat-Innenraum seinem Premiumanspruch aber nicht ganz gerecht werden; den Verkleidungen entweicht auf schlechten Straßen dezentes Knarzen und die kleine Scheibe des Headup-Displays fährt mit teils nicht sehr vertrauenserweckenden Geräuschen aus und ein.

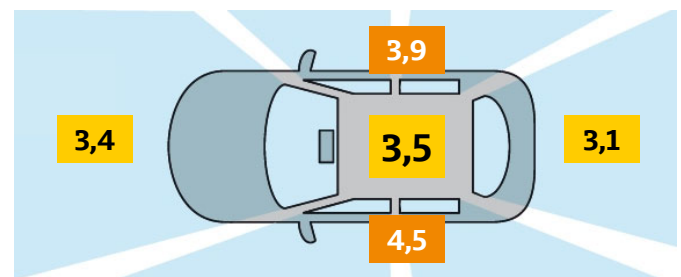
2,1 Licht und Sicht

⊕ 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 vorn gut erblicken, hinten fällt das deutlich schwerer - die Rückfahr-

kamera (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 Perspektiven erstellt die Bordelektronik eine Live-Fahrzeugansicht aus der Vogelperspektive.

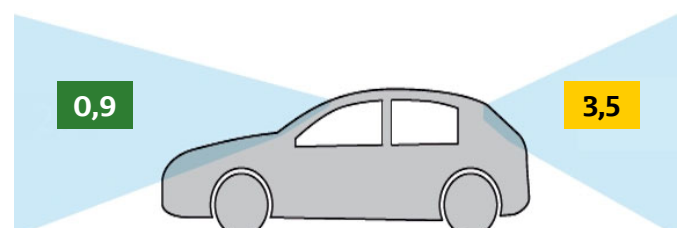
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



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

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 Anhänger.

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 vorn 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 Haltegriffe. Eine

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 Getränkeboxen 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.

1,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Man kann praktischerweise den schmalen mittleren Teil für Skier

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.

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.

Die Ladekante liegt nur 63 cm über der Straße 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.

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 Verzurrösen 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 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.



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

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Passat serienmäßig ein Radio mit Farbdisplay - CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss gibt es nicht mehr, sie sind auch für die aufpreispflichtigen Systeme nicht mehr lieferbar. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte (kein SIM-Schacht für eigene Karten). 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

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

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 optionale Panorama-Glasschiebedach reicht bis über die hinteren Sitzplätze und erlaubt damit einen großzügigen Ausblick Richtung Himmel.

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

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.

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.



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

Klappe mehr zum Schließen des Fachs. Die Türfächer fassen vorne 1,5-Liter- und hinten 1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist mit feinem Filz ausgekleidet (wirkt Klappern entgegen), es ist groß, beleuchtet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt.

1,8 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Für den 190-PS-Benziner 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 belastigt. 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 Aufbaubewegungen.

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 Lehnen 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 Massagefunktion 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.

2,4 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h beträgt 66,5 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-Benziner läuft insgesamt kultiviert, was

Vibrationen und Verbrennungsgeräusch angeht, gibt es aber zurückhaltendere Konkurrenten. 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 Lüftungstärke 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.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner im Testwagen leistet maximal 190 PS und 320 Nm Drehmoment (ab 1.500 1/min) - damit ist der Passat Variant mehr als ausreichend motorisiert. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 4,3 Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30

km/h gehts in unter eineinhalb Sekunden. Volkswagen attestiert dem Passat Variant 2.0 TSI mit 190 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 232 km/h und eine Beschleunigungszeit von 7,7 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Benziner bietet eine ordentlich Laufkultur, es gibt aber Vierzylinder, die ihre Vibrationen noch besser von den Insassen fern halten. Akustisch hält sich der Motor jedoch zurück, bei hohen Drehzahlen kommt wenig Dröhnen auf. Er bietet viel Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen und tritt dementsprechend stämmig an, auch reagiert der

Turbomotor angemessen spontan auf Gaspedalbefehle. Um so wirklich zu überzeugen, müsste er aber nach oben raus freier drehen und bissiger durch die mittleren Drehzahlen marschieren. Dennoch ist man alles andere als untermotorisiert - sportliche Gefühle kommen trotz der R-Line-Verkleidung aber nicht wirklich auf.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Den Passat mit 190 PS (egal ob Benziner oder Diesel) 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.

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 2.200 1/min - dank seines angemessenen Drehmoments kommt der Motor damit trotzdem gut zurecht. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 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 Aufbau-bewegungen 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.

2,2 Bremse

⊕ Die Bremswerte fallen gut aus, mit durchschnittlich nur 34,3 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 zum serienmäßigen Spurhalteassistenten einen Spurwechselassistenten. Das Spurwechselsystem umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistenten	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistenten	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistenten	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistenten	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistenten	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistenten	Serie
	Totwinkelassistenten	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistenten	nicht erhältlich
	Notfallassistenten	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

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.

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

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.

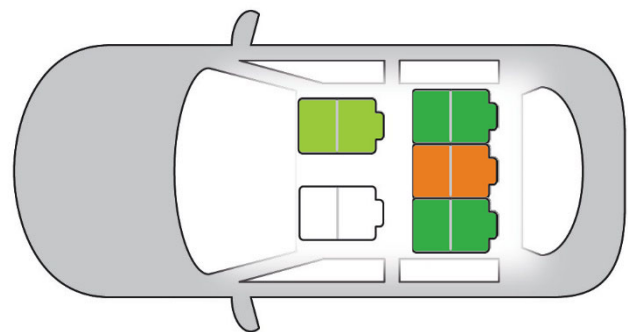
2,0 Kindersicherheit

⊕ 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 angurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), für manche Kindersitze ist die Gurtgeometrie aber nicht ideal; 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.

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)

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.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2

⊖ Mit seinem Gewicht von knapp 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 7,5 l Super pro 100 km ein. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 209 g je Kilometer. Das reicht nur für 14 von 60 möglichen Punkte in diesem Bereich. Den WLTP-Wert von 7,8 l/100 km trifft er also recht gut. Innerorts verbraucht der Passat Variant 2.0 TSI OPF DSG 7,8 l, außerorts 6,4 l und auf der Autobahn 8,8 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die sehr niedrigen Schadstoffwerte innerorts und außerorts können sich durchaus sehen lassen. Durch den Partikelfilter sind diese auch kein Thema mehr - in keinem Teilbereich der Schadstoffbetrachtung verliert der Direkteinspritzer Punkte, demzufolge bekommt er die vollen

3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Die getestete Elegance-Variante des Passat Variant 2.0 TSI DSG lässt sich VW mit 45.120 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 64.000 Euro.

Der Passat hat insgesamt einen guten Ruf und ist relativ wertstabil. Daher liegt der prozentuale Wertverlust im günstigen Bereich - aufgrund des hohen 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 204 Euro. Die Versicherungseinstufungen sind angesichts der Fahrzeugklasse und der Leistung moderat (Haftpflicht 13, Teil-/Vollkasko 21/20).

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

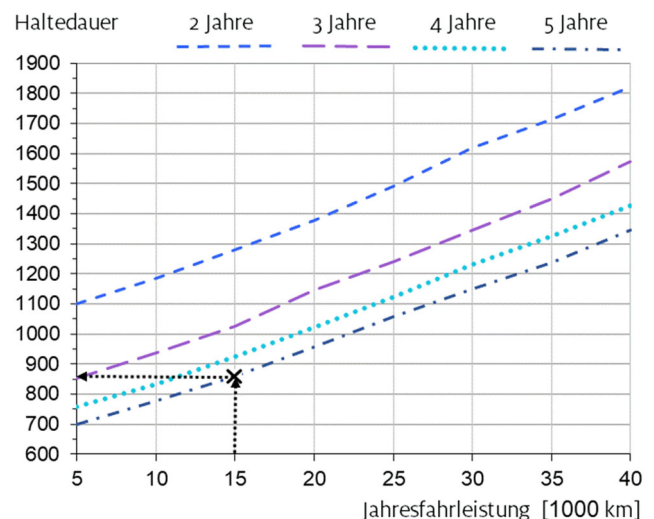
Autobahn	8,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

50 Zähler. Am Ende reicht es wegen der schmalen 14 Punkte aus dem Verbrauchskapitel nur für 64 Punkte und drei Sterne im Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 858 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI OPF Conceptline	2.0 TSI OPF Business DSG	2.0 TDI SCR Conceptline DSG	GTE DSG	2.0 TDI SCR Conceptline	2.0 TDI SCR Business DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1968	4/1395	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	90 (122)	160 (218)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	250/1500	400/0	340/1600	400/1900
0-100 km/h [s]	8,9	7,7	n.b.	7,6	9,1	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	214	232	198	222	213	232
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	7,8 S	4,9 D	1,3 S	5,0 D	5,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	125	146	108	36	108	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/21	13/20/21	14/20/23	13/20/21	13/19/22	13/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	130	204	256	28	264	308
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	704	817	730	718	724	831
Preis [Euro]	31.335	39.693	34.162	44.704	33.830	43.364

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-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP) OPF	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,8 l
CO ₂ -Ausstoß	146 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	1.570/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	650/1.780 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 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)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94W
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,4/8,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	177 g/km (WTW* 209 g/km)
Reichweite	880 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.585/545 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/880/1.505 l

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

Betriebskosten	150 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	107 Euro	Wertverlust	531 Euro
Monatliche Gesamtkosten	858 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	204 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/21		
Basispreis Passat Variant 2.0 TSI OPF Elegance DSG	44.031 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.06.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	64.130 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	16.620 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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. ¹ 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
Parklenkassistent	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
Spurwechselsassistent	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 (semielektrisch)	925 Euro
Metalllackierung	ab 655 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.330 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,1	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,5	Bremse	2,2
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	2,8
Komfort	1,8	Verbrauch/CO ₂	4,6
Federung	1,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,4		
Klimatisierung	1,2		

Stand: September 2020
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.