



## VW Passat Variant 1.5 eHybrid DSG

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Bei allem Lamentieren über gestrichene Subventionen sollte man Folgendes bedenken: Kaum mussten sich die Plugin-Hybride durch überzeugende Eigenschaften selbst behaupten, wurden sie signifikant besser. Im Falle des VW Passat heißt das im Vergleich zum Vorgänger konkret: Die Batteriekapazität hat sich verdoppelt (19,7 kWh nutzbar), die elektrische Reichweite steigt auf 130 km (mehr als das Doppelte), die Verbräuche sind sowohl beim Stromern als auch im Benzinbetrieb signifikant gesunken. Zu verdanken ist das dem optimierten Elektroantrieb und dem neuen 1,5-l-Benziner mit allen aktuellen Spritspartechnologien. Vorbei die Zeiten, in denen die Hersteller beim Verbrenner nicht das modernste aus dem Regal genommen haben, weil die elektrische Reichweite den Verbrauch auf dem Papier ohnehin geschönt hat. Für den Passat eHybrid bedeutet das: Selbst wenn man nicht zum Aufladen kommt, verbraucht der eHybrid-Benziner nicht mehr als das Pendant im reinen TSI-Benziner, der via Mildhybrid auf Sparsamkeit getrimmt ist. Überhaupt wird die Luft für den Diesel mit dem neuen Plugin-Hybrid dünn, denn bei der Effizienz nehmen sich die beiden Antriebe nicht mehr viel. Der moderne 1.5 TSI klingt bei höheren Drehzahlen allerdings arg angestrengt - dafür ist es im Elektrobetrieb angenehm leise. Der Elektromotor mag mit seinen 115 PS im ersten Moment etwas schwachbrüstig wirken, sorgt aber für völlig ausreichende Fahrleistungen. Man kann also problemlos längere Strecken rein elektrisch angetrieben unterwegs sein. VW hat es aber nicht nur beim verbesserten Antrieb belassen, auch die Ladezeiten haben sich für eine Vollladung praktisch halbiert (gut zwei Stunden bei 11 kW) oder gar auf 45 Minuten verkürzt, wenn man die serienmäßige (!) Schnellademöglichkeit via CCS-Stecker nutzt. Wie in jedem anderen Passat Variant kann das Platzangebot im großen Kombi vollauf überzeugen, die komplexe Technik hat VW geschickt im Unterboden verstaut. Selbst in der Basis bietet der Passat einen angemessenen Komfort und bringt im Bereich der Sicherheit alle aktuellen Funktionen serienmäßig mit. Bei netten Features wie einem adaptiven Fahrwerk oder einer elektrischen Heckklappe muss man freilich Abstriche machen oder eine höhere Ausstattungslinie bemühen. Dann gehts aber mit dem Preis weiter steil nach oben. Mit dem attraktiven Plugin-Hybridantrieb sind ohnehin mindestens 52.430 Euro fällig, bei Wahl einer höheren Ausstattung und ein paar Extras auch deutlich über 60.000 Euro. Hier zeigt sich der Hauptkritikpunkt am Passat Variant eHybrid: Nicht nur Reichweite, Ladeleistung und Effizienz sind gestiegen, sondern auch der Preis - und das nicht zu knapp. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 Avant, BMW 5er Touring, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi.

- ⊕ reichlich Platz für Menschen und Gepäck, angemessen komfortables Fahrwerk, Schnellademöglichkeiten Serie, sparsam mit Strom und Benzin, hohe elektrische Reichweite, gute Assistenzausstattung
- ⊖ teuer in der Anschaffung, nur zwei Jahre Garantie (Batterie 8 Jahre), für Basisvariante wenig Extras lieferbar

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 3,2

### Zielgruppencheck

	Familie	2,3
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,0
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,1 Verarbeitung

⊕ Obwohl hier im Test das absolute "Basismodell" antritt, ist der Passat Variant innen schick eingerichtet. Die teils deutliche Kritik der letzten Jahre am Qualitätseindruck mancher VW-Modelle hat gewirkt, denn der Innenraum des aktuellen Passat Variant gefällt mit teils schöner, teils ordentlicher Materialauswahl und einwandfreier Verarbeitung. Freilich werden in erster Linie die Verkleidungen im oberen Bereich angenehm unterschäumt und "untenrum" bleibt es beim harten Kunststoff - allerdings ist das inzwischen auch in der oberen Mittelklasse keine Seltenheit mehr. Wie schon der

Vorgänger muss auch der neue Passat ohne Türrahmenverkleidung auskommen - diese hat ihm der ID.7 dagegen voraus. Dafür wird die Motorhaube durch eine Gasdruckfeder angehoben und offen gehalten. An der Verarbeitung der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Der Unterboden ist in weiten Teilen gut verkleidet, die Fahrwiderstände werden damit reduziert. Die verbleibenden Lücken dienen hauptsächlich der Kühlung, beispielsweise für die Abgasanlage.

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des VW Passat Variant 1.5 eHybrid im Ecotest bei 122 km - ein neuer Spitzenwert unter den Plugin-Hybriden im ADAC Autotest. VW gibt in den technischen Daten üppige 133 km elektrische Reichweite (WLTP) an, die unter günstigen Temperaturen aber auch erreicht bzw. übertroffen werden können. Die rein elektrische Reichweite hängt neben Temperatur und Fahrweise auch stark von der Ausstattung des Passat ab, denn in den höheren Ausstattungslinien sinkt die Reichweite um bis zu zehn Prozent. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 45-l-Tankfüllung etwa 725 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der Passat Variant eHybrid kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 23,2 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Serienmäßig kann man den Plugin auch mit CCS-Stecker laden, dann wurden im Test bis zu 51 kW Gleichstrom (DC) gezapft und die leere Batterie hat nach rund 40 Minuten wieder auf 100 Prozent Ladezustand erreicht (80 % nach 22 Minuten). Um trotz der hohen Ladeleistung den Batterieverschleiß gering zu halten, wird die Batterie flüssigkeitsgekühlt und die Batteriekapazität (laut Hersteller 19,7 kWh netto, 25,7 kWh brutto) bei weitem nicht voll genutzt. Ladekabel für Schuko-Steckdosen und mit Typ-2-

Stecker sind serienmäßig an Bord. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 566 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, praktische Dachschienen sind Serie. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis 90 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Passat Variant bis zu einem Gewicht von 1,8 Tonnen - das ist standesgemäß, erst recht für einen Plugin-Hybriden. Die stärkere Plugin-Version mit 272 PS kann sogar bis zwei Tonnen ziehen. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei 11,9 m - in der Praxis fällt dieser mäßige Wert durchaus ungünstig auf. Insbesondere für die Stadt sind die knapp 2,10 m Breite inkl. Außenspiegel suboptimal, jedoch ist mancher Konkurrent in der oberen Mittelklasse noch ausladender. Mit 4,92 cm ist der Passat Variant sehr lang, im Vergleich zum Vorgänger nochmal deutlich gewachsen. Hintergrund: Mit der neuesten Generation setzt der Passat auf die MQB-Plattform mit langem Radstand wie schon immer der Superb von Skoda. VW verbaut serienmäßig Reifen mit Runflat-Eigenschaften (AirStop-Reifen), ein Reifenreparaturset wird nicht mitgeliefert.

## 2,7 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des Passat Variant recht gut abschätzen. Schätzen muss man vor allem nach vorn, weil die Vorderkante vom Fahrerplatz aus nicht genau zu sehen ist. Hinten gibt die Heckscheibe einen präziseren Anhaltspunkt für das Fahrzeugende. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, wobei vor allem die breiten hinteren D-Säulen, aber auch die nicht vollständig versenkbaren hinteren Kopfstützen die Sicht einschränken – insbesondere beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der VW ein befriedigendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn noch nah am Fahrzeug erkannt werden, nach hinten raus klappt das deutlich schlechter - die Rückfahrkamera ist also eine hilfreiche, sinnvollerweise serienmäßige Ausstattung. Der Passat Variant ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, das optionale Matrix-System ist nur in den höheren Ausstattungslinien verfügbar; das zugegebenermaßen kostspielige Optionslicht überzeugt jedoch mit sehr guter Straßenausleuchtung und einem zuverlässig abblendenden dynamischen Fernlichtassistenten. Zusätzlich gibt es ein "mitschwenkendes" Kurvenlicht und separat ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht. Aber auch das Standard-Lichtsystem gefällt mit einer ausreichend hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung - dass man aber die Leuchtweite über das Konfigurationsmenü bei Beladung manuell nachjustieren muss, ist ein Unding. Man hat mit dem Optionslicht sichtbare Vorteile bei Nacht, die Investition kann sich also lohnen - zumal dann die hilfreiche automatische Leuchtweitenregulierung mit an Bord ist. Kritikwürdig ist der grundsätzliche Verzicht auf eine Scheinwerferreinigungsanlage. Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen. Der Bereich rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar. Will man eine automatische Abblendfunktion für den Fahreraußenspiegel (für Beifahrerseite nicht lieferbar), muss man zu einer höheren Ausstattungslinie greifen. Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parksensoren an Front und Heck sowie eine Rückfahrkamera mit Reinigungsdüse. Einen Parkassistenten bekommt man nur in

## 2,5 Ein-/Ausstieg

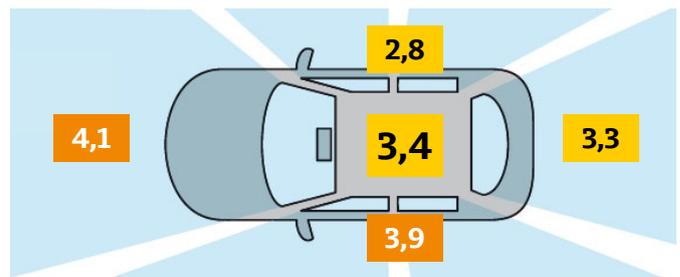
⊕ Im Passat Variant sitzt man recht niedrig, üblich für "normale" Kombis. Das Ein- und Aussteigen wird aber nicht wirklich erschwert, denn es gibt ausreichend große Türausschnitte. Die Sitzflächen vorn befinden sich rund 42 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind nicht zu hoch, aber etwas breit. Die Türen öffnen weit und



Die Rundumsicht ist durch die breiten D-Säulen und Kopfstützen eingeschränkt. Bodennahe Hindernisse hinten kann man schwer erkennen - sinnvollerweise ist die Rückfahrkamera Serie.

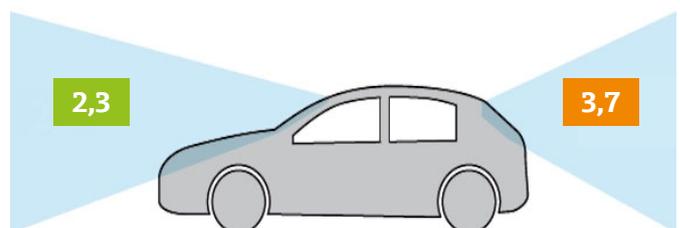
### Rundumsicht

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.



Kombination mit der Anhängerkupplung. Für den Basis-Passat sind die 360-Grad-Kameras nicht lieferbar.

werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe. Für die Basisvariante gibt es die Option "Schlüsselloser Zugang" nicht. Gestartet wird per Knopfdruck, zum Auf- und Abschließen des Fahrzeugs muss man jedoch die

Schlüsseltasten bemühen. Nachts erhellen die Scheinwerfer und Rückleuchten das Umfeld des Passat Variant.

## 1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Plugin-Modell muss eine große Batterie untergebracht werden - dadurch wird das Kofferraumvolumen etwas eingeschränkt und es entfällt der verstellbare Ladeboden. Dennoch kann sich der Kofferraum sehen lassen und bleibt absolut praxistauglich. Denn das Gepäckabteil im Passat Variant eHybrid fasst großzügige 455 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 625 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 13 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 940 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.545 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 50 l Platz, die beispielsweise für die Ladekabel und das Kofferraumtrennnetz genutzt werden können.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, für die Basisvariante ist der elektrische Antrieb und damit auch das berührungslose Öffnen und Schließen (Easy Open) nicht verfügbar. Personen bis 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Schloss zwar eine Kunststoffummantelung besitzt, aber etwas absteht. Die Ladekante liegt mit rund 62 cm angenehm niedrig und erleichtert damit das Beladen. Innen sind Kofferraumboden und Ladekante nahezu auf einem Niveau. Insgesamt kann man den glattflächigen Kofferraum gut nutzen. Das Ladeabteil wird bei Dunkelheit von zwei LED-Lampen links und rechts in den Seitenverkleidungen gut ausgeleuchtet.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die serienmäßige Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch. Das Umklappen gelingt leicht, entweder vom Innenraum aus oder über kleine Hebel seitlich im Kofferraum; nach dem Entriegeln fallen die Lehnenteile eigenständig um. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man auf die Gurte achten, die



Beim Plugin-Modell reduziert sich das Kofferraumvolumen um gut 100 l - die zusätzlichen Antriebskomponenten brauchen ihren Platz. Mit bis zu 1.545 l bietet der Passat Variant aber dennoch reichlich Stauraum für alle Lebenslagen.



Für den Basis-Passat gibt es die Heckklappe nur manuell - dank praktischem Griff kein Problem. Sehr große Menschen sollten aber auf das Klappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Dafür liegt die Ladekante mit 62 cm angenehm niedrig. Der Laderaum wird mit zwei LED-Lampen hell genug ausgeleuchtet.

zwar Führungen in den Seitenverkleidungen haben, aber theoretisch eingeklemmt werden könnten. Es gibt ein praktisches Fach rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile

Verzurrösen im Bereich des Bodens sowie zwei Taschenhaken zur Verfügung.

## 2,1 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

⊕ Nach zahlreichen Optimierungen bei Software und Hardware in anderen Modellen hat VW im aktuellen Passat nun ein stabil und angemessen zügig arbeitendes Infotainmentsystem verbaut. Gegen Aufpreis gibt es das Zentralsdisplay über der Mittelkonsole im 15-Zoll-Querformat - allerdings nur für die höheren Ausstattungslinien. In der Basisversion muss man mit 12,9 Zoll vorlieb nehmen, was sich in der Praxis als ausreichend groß dimensioniert erweist. Am ehesten fällt die kleine Variante dadurch auf, dass sich am oberen Bildschirmrand weniger Shortcuts platzieren lassen. Abgesehen von der Anzahl sind die Shortcuts an den richtigen Stellen platziert und es gibt praktische Individualisierungsmöglichkeiten. Die Klimabedienung klappt einfach, auch weil die Sensorflächen unterhalb des Monitors beleuchtet sind - endlich kann man unter allen Lichtbedingungen sehen, wo es wärmer oder kälter wird und wo die Lautstärke regulierbar ist. Die grundsätzlichen Klimafunktionen wie Temperatur oder Sitzheizung steuert man über einen dafür reservierten Bereich unten im Touchdisplay. Immer noch nicht so intuitiv wie mechanische Drehregler, aber mit geringerer Ablenkung bedienbar als bei anderen Lösungen mit Aufrufen eines Menüs. Wer noch tiefer ins Klimatisierungsgeschehen eingreifen will, muss ein gesondertes Menü öffnen. Hier gibt es neben der klassischen Steuerung über Luftverteilung und -intensität ein alternatives Menü, dessen Bezeichnungen in Klarsprache gehalten sind: "Hände wärmen", "Füße kühlen" und ähnliches. Eine nette Idee, erleichtert es manchen Fahrern doch die richtige und bedarfsgerechte Einstellung. Am oberen Bildschirmrand des Zentralsdisplays kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen, so geht es schnell direkt in Menüs z.B. für Fahrzeugeinstellungen, Fahrmodi oder Assistenten. Man muss sich schon eine Weile mit dem großen Funktionsumfang des Infotainmentsystems beschäftigen, bis die Bedienung flüssig klappt. Im Gegensatz zu den ID-Modellen verbaut VW bei den Verbrennerfahrzeugen nach wie vor große Instrumentendisplays. Diese bieten einen hohen Informationsgehalt und lassen sich bis zu einem gewissen Grad individualisieren. Im Vergleich zum Vorgänger eine tiefgreifende Änderung ist die Platzierung des Getriebewählhebels - der ist nun an die Stelle des rechten Lenkstockhebels gewandert. Die Fahrtrichtungswahl über Drehen des Hebels ist nicht so intuitiv wie das hoch und runter



Für den Testwagen in Basis-Trim gibt es nur das kleine Infotainment-Display mit 12,9 Zoll - nicht schlimm, Menü-Aufbau und -Umfang sind mit dem größeren 15-Zoll-Monitor weitgehend gleich. Dafür ist das Instrumentendisplay angenehm groß und informativ, kein Vergleich zu den Minivarianten in den ID-Modellen. Auch hat der Fahrer für die Fensterheber vier Knöpfe und richtige Tasten am Lenkrad - der Passat lässt sich noch klassisch bedienen. Der Getriebewählhebel rechts hinter dem Lenkrad ist der neue Standard bei VW.

drücken bei manchem Konkurrenten, insgesamt lässt sich der Hebel im Alltag aber gut bedienen. Die Scheibenwischer-Funktionen musste der linke Lenkstockhebel aufnehmen, der nun reichlich überladen wirkt - wobei man mit den Bedienelementen recht schnell zurecht kommt. Mehrere kleine Hebelchen an Vorder- und Oberseite des größeren Hebels für die vorderen und hinteren Wischer scheinen jedoch nicht der Weisheit letzter Schluss. Lenkrad, Sitz, Licht und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos. Fahrer- und Beifahrersitz können manuell eingestellt werden (die elektrische Einstellung bleibt den höheren Ausstattungslinien vorbehalten). Weitere Vorteile des Passat gegenüber den ID-Modellen: Das Lenkrad hat mechanische Tasten und nicht nur Sensorflächen, deren Bedienung lenkt weit weniger ab und gelingt treffsicherer. Zudem gibt es vier Fensterheberschalter in der Fahrertür (die ID-Modelle bieten nur zwei mit umständlicher Umschaltfunktion), alle Fensterheber verfügen über eine Automatikfunktion und eine zuverlässigen Einklemmschutz.

## 2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Theoretisch ist für den Passat Variant so ziemlich alles zu haben, was es aktuell bei VW im Multimediabereich gibt - das "theoretisch" bezieht sich wieder auf das Basismodell, denn bei der Testvariante muss man kleinere Brötchen backen und mit dem Standardequipment zurecht kommen. Es gibt lediglich das Infotainment-Paket "Discover", welches u.a. die Navigationsfunktion, weitere USB-Schnittstellen und die induktive Ladeschale für Smartphones enthält. Die Monitorgröße bleibt bei 12,9 Zoll und das Soundsystem bei acht Lautsprechern - letzteres ist für ein Basissystem aber ganz passabel, so dass man das höherwertige Soundsystem von Harman Kardon mit zehn Lautsprechern, einem zusätzlichen Subwoofer und 700 Watt Gesamtleistung nicht gleich vermisst. Das optionale Navigationssystem (auch später freischaltbar) umfasst Online-Funktionen wie Live-Traffic und eine erweiterte Sprachsteuerung samt Integration von ChatGPT. Der digitale Radioempfang (DAB+) sowie die Smartphone-

Anbindung via Bluetooth, Android-Auto und Apple CarPlay (beides auch kabellos) sind immer Serie. Hinten gibt es zwei weitere USB-C-Steckdosen als verbliebene Stromversorgung - aber gegen Aufpreis. Über die Handy-App kann man den Status seines Passat Variant abrufen und Ladefunktionen steuern. Volkswagen bietet eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich auch in anderen VWs (z. B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet - sofern das Leihfahrzeug diese Funktionalität ebenfalls besitzt.

⊖ Einen 12-V-Anschluss findet man nur vorn und im Kofferraum, im Bereich der Rücksitze muss man ohne die praktische Steckdose auskommen. Das ist ungünstig, weil beispielsweise die meisten Kühlboxen nicht mit USB-C-Anschlüssen betrieben werden können.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Passat Variant lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit theoretisch rund 2,15 m Körpergröße würde man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung gehen. Die Innenbreite

liegt im noch guten Bereich und unterstützt das angenehme Raumgefühl. Das große Panorama-Glasschiebedach ist für die Basisversion nicht zu haben, ebenso wenig die Ambientebeleuchtung.

## 1,5 Raumangebot hinten

⊕ Selbst wenn die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind, steht für die Mitfahrer hinten üppig Beinfreiheit zur Verfügung - in der Theorie würden erst über 2,20 m große Menschen mit ihren Knien die Vordersitzlehnen berühren. Platztechnisch limitierend ist die Kopffreiheit hinten, wobei "limitierend" relativ gemeint ist: Denn erst ab etwa 2,05 m Größe würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten.



Im Vergleich zum Vorgänger ist beim aktuellen Passat Variant der Radstand deutlich gewachsen. Das macht sich vor allem bei der Beinfreiheit für die Rückbank bemerkbar, sie fällt mehr als üppig aus. Selbst groß Gewachsene haben hinten bequem Platz, zumindest derer zwei nebeneinander. Für drei erwachsene ist die Breite etwas knapp, auf kurzen Strecken aber ok.

beleuchtet, jedoch nicht gekühlt und auch nicht abschließbar; es ist mit feinem Filz ausgeschlagen, damit sein Inhalt keine Klappergeräusche verursacht.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig wird eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rückbank verbaut. Einzeln verschieb- oder ausbaubare Sitze sind nicht verfügbar. Das Angebot an Ablagen ist vorbildlich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird optional auch induktiv geladen; die Ladeschale ist selbst für 6,5-Zoll-Geräte groß genug dimensioniert. Die Türfächer fassen vorne 1,5 l-, hinten 1 l-Flaschen. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und

## 2,8 KOMFORT

### 2,7 Federung

Den Passat Variant gibt es mit adaptiven Dämpfern, das DCC pro genannte System mit 2-Ventil-Stoßdämpfern bietet noch besseren Komfort als beim Vorgänger. Aber wie bei den meisten feinen und teuren Extras - für die Basisvariante ist das Optionsfahrwerk nicht zu haben und somit auch nicht im Testwagen verbaut. Jedoch kann man auch mit dem Komfort des Standardfahrwerks gut leben. Es ist in der Summe ein guter Kompromiss für den Alltag, weil es ausreichend willig auf Unebenheiten anspricht, ohne dabei schaukelig zu wirken. So ist der Komfort innerorts annehmbar, am ehesten spürt man Kanten

und grobe Unebenheiten. Kleinere Bodenwellen bringen kaum Unruhe ins Fahrzeug. Kopfsteinpflaster und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel spürt man, allerdings nicht zu deutlich. Gerade über Geschwindigkeitshügel zeigt sich das gute Schluckvermögen des Fahrwerks. Außerorts spricht die Federung engagiert an und kann selbst auf schlechten Straßen überzeugen, die Karosseriebewegungen nehmen trotzdem nicht übermäßig zu. Auf der Autobahn ergibt sich ein entspanntes Dahinfahren, selbst lange Strecken legt man ohne Stress zurück.

### 2,7 Sitze

⊕ Die Standardsitze betitelt VW als "Normalsitze" - kein schlechtes Gestühl, ganz im Gegenteil. Sie bieten dem Rücken einen guten Halt, der Schulterbereich ist extra breit gestaltet. Auch die Sitzfläche ist vernünftig konturiert. Menschen mit empfindlichem Rücken werden eine Lordosenstütze vermissen, die bietet der Passat in der Basisversion überhaupt nicht an. Auch die effektive Massagefunktion mit von oben bis unten in der Lehne verteilten Druckelementen ist den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten. Die Kopfstützen sind in der Höhe, nicht aber in der Längsrichtung justierbar. Insgesamt erfüllen die Seriensitze die Grundbedürfnisse, gefallen mit

angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition – wer häufig lange Strecken zurücklegt, sollte sich aber eine andere Version mit Lordosenunterstützung und vielleicht sogar Massagefunktion überlegen. In der zweiten Reihe geht es nicht ganz so bequem zu wie vorn, doch auch dort kann man es gut aushalten. Lehne und Sitzfläche sind ausreichend konturiert. Große Erwachsene würden sich eventuell mehr Oberschenkelunterstützung wünschen, jedoch können sie aufgrund der üppigen Platzverhältnisse ihre Beine bequem ausstrecken.

### 2,2 Innengeräusch

⊕ Auch wenn das Akustikpaket mit seitlicher Doppelverglasung und einer "erweiterten Innengeräuschdämpfung" für den Test-Passat nicht verfügbar ist, so kann der Geräuschkomfort bei ruhiger Fahrweise durchaus überzeugen. Ruhig sollte die Fahrweise deshalb sein, weil bei flotter Fahrt öfter der Verbrenner zugeschaltet wird und dieser nur bei niedrigen Drehzahlen dezent im Hintergrund bleibt. So angenehm leise der Elektromotor arbeitet, der nur durch leises Surren zu hören ist, so akustisch unwirsch macht der Vierzylinder-Benziner auf sich aufmerksam, sobald er die Marke von 3.000 1/min überschreitet. Insbesondere beim Ausdrehen klingt das

Aggregat angestrengt und dröhnig. Abseits hoher Leistungsanforderung gefällt der Antrieb aber mit Zurückhaltung. Fährt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 65,2 dB(A). Das ist ein guter Wert, der nicht nur unter dem des Diesel-Passat inkl. Akustikpaket, sondern sogar unter dem des ebenfalls getesteten elektrischen VW ID.7 liegt. Der Fahrzeugboden ist einwandfrei verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man immerhin in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind Abrollgeräusche deutlicher zu hören. Windgeräusche sind allenfalls bei Autobahntempo wahrnehmbar.

### 3,1 Klimatisierung

Wer mehr als die serienmäßige Einzonen-Klimaatomatik will, muss zu einer höheren Ausstattungsvariante greifen. Schmerzlicher als die unterschiedlichen Temperaturzonen vermisst man die drei Intensitätsstufen für die Automatikregelung - denn so fällt umso mehr auf, dass sich die Luftmenge aus

den Lüftungsdüsen nicht mehr über ein Drehrädchen regulieren lässt. Der Luftaustritt lässt sich oben, Mitte und unten einzeln anwählen. Eine Umluftautomatik ist für die Testversion weder im Konfigurator noch im Fahrzeug selbst zu finden. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum

sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Beheizte Sitzgelegenheiten vorn sowie die Lenkradheizung kosten extra. Eine Sitzheizung hinten oder ganz grundsätzlich Sitzlüftung sind nicht verfügbar. Getönte hintere Scheiben, Rollos in den hinteren Türen oder die drahtlos beheizte Windschutzscheibe

gibt es ebenfalls nicht, letztere würde auch im Sommer mit ihrer Wärmereflektionsbeschichtung Vorteile bieten. Dafür bei allen eHybrid Serie: die Standklimatisierung. Sie lässt sich im Fahrzeug programmieren oder über die App steuern.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,5 Liter Hubraum leistet 150 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zusätzlich befindet sich am Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) ein Elektromotor mit 115 PS und maximal 330 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 204 PS und 350 Nm erhöhen kann. Der kombinierte Antrieb beschleunigt den Kombi trotz seines Leergewichts von knapp 1,8 t sehr zügig – beim Anfahren oder niedrigem Tempo kommen dann die Vorderräder an ihre Haftungsgrenze. Gerade die Zwischenspurts sind schnell erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 4,2 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,3 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der Passat Variant eHybrid in unter einer Sekunde - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist beachtlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor wenig beeindrucken, seine 330 Nm Drehmoment und die Anbindung über das Getriebe verhelfen

dem Passat jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn von 60 auf 100 km/h geht es in nur 7,1 s. VW verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 8,1 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Im Hybridmodus kann der Elektromotor aber auch bei deutlich höheren Geschwindigkeiten den Passat alleine antreiben, wenn gerade wenig Leistung abgefordert wird.

Der Fahrer kann zudem aus zwei Fahrmodi (Elektrisch und Hybrid) auswählen, welche die grundsätzliche Nutzung der Antriebe entsprechend priorisieren. Zusätzlich kann ein gewisser Ladestand der Batterie reserviert werden, beispielsweise für eine spätere rein elektrische Fahrt in der Stadt. In den höheren Ausstattungslinien stehen weitere Fahrmodi wie Eco und Sport zur Verfügung, sie wirken sich auf das Ansprechen der Antriebskombination und die Getriebesteuerung aus.

### 1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Zumindest bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft der Vierzylinder-Benziner alles andere als unkultiviert. Jedoch ist der Kontrast zum elektrischen Fahren deutlich. Während man vom Elektromotor bis auf ein dezentes Surren praktisch nichts wahrnimmt, brummt der Benziner ab rund 3.000 1/min vernehmlich unter der Motorhaube. Im Innenraum sind dann auch leichte Vibrationen zu spüren, umso deutlicher, je weiter die Drehzahl ansteigt. Der Verbrenner spricht gut auf Leistungsanforderungen an, die elektrische Unterstützung

kaschiert eine eventuelle Anfahrschwäche. Rein von der Leistung her gesehen hat der Turbobenziner ein weit nutzbares Drehzahlband. Die Leistungsentfaltung ist im Hybridmodus einwandfrei, nachdrücklich und gleichmäßig. Rein elektrisch angetrieben ergeben sich rund um die Schaltvorgänge spürbare und in der Leistungsanzeige deutlich sichtbare Zugkraftschwankungen, insbesondere bei hoher Lastanforderung.

### 1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter optimiert und bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser oder die Leistungsanzeige im Elektrobetrieb verraten sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein. Nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt

ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe, indem man den rechten Lenkstockhebels dreht. Daran muss man sich gewöhnen, den Hebel hoch- und runterzuziehen wäre intuitiver. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den

Gängen passen gut, die Gesamtübersetzung hat VW für heutige Verhältnisse vergleichsweise eher kurz gewählt, was sicherlich auch den nur sechs Gängen geschuldet ist. Dafür sind die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen recht klein. Den Antrieb empfindet man mit dieser Abstimmung umso

dynamischer, der Effizienz scheint es nicht zu schaden, wie sich im Kapitel Verbrauch zeigt. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.600 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Passat Variant eHybrid mit Serienfahrwerk liegt im Alltag sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von dynamischer Fahrweise aus dem Konzept bringen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei – es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Die ausgewogene Fahrwerksabstimmung vermeidet ausgeprägte Karosseriebewegungen, selbst wenn man kurvige und wellige Straßen sportlich ambitioniert durchheilt. Wer eine noch bessere Symbiose zwischen hohem Fahrkomfort und dynamischer Verbindlichkeit haben möchte, sollte sich die optionalen adaptiven Dämpfer überlegen. Geht man das Anfahren zu beherzt an, hat dies insbesondere beim Abbiegen schnell mal durchdrehende Vorderräder zur Folge - die Traktionskontrolle bringt die Räder zeitnah unter Kontrolle, das prompte

Ansprechen des Elektromotors, das hohe Drehmoment des Antriebsduos und das hohe Fahrzeuggewicht sind aber eine Herausforderung. Allradantrieb ist für die Plugin-Hybride nicht lieferbar, am Unterboden ist wegen der Batterie kein Platz mehr für eine Kardanwelle. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Passat Variant als eHybrid eine etwas durchwachsene Vorstellung ab. Er zeigt eine klare Reaktion auf die Lenkbefehle, geht in Phase 2 aber in ausgeprägtes Übersteuern über. Das ESP greift hier arg spät ein, verhindert aber einen Dreher - alles nicht gefährlich, jedoch für manchen überraschend. Fahraktiv angegangen lässt sich der Passat Variant durchaus dynamisch durch den Parcours bewegen, das Gieren in Phase 2 kann man gut für die Richtungsänderung bei nur moderatem Tempoabbau nutzen.

### 2,1 Lenkung

Wie an so vielen Stellen schon angemerkt - für den Basis-Passat gibt es nur wenige Extras, daher auch die Progressivlenkung mit ihrer lenkwinkelabhängigen Übersetzung nicht. Damit würde sich der Lenkaufwand reduzieren, ohne ein zu giftiges Ansprechen um die Nulllage zu erhalten.

⊕ Aber auch die Serienlenkung weiß im Alltag zu gefallen. Sie erreicht nicht ganz das Feingefühl wie im aktuellen Golf, gibt in

der Summe jedoch keinerlei Anlass zu Kritik, im Gegenteil. Das Lenkgefühl im großen Kombi überzeugt, wie auch die Zentrierung. Damit ist man zielgenau unterwegs, die Präzision ist gut. Von Anschlag zu Anschlag benötigt der Testwagen 2,7 Lenkradumdrehungen (mit der Progressivlenkung liegt die Umdrehungszahl bei 2,2).

### 2,5 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl im Alltag ist gewöhnungsbedürftig, aber unproblematisch. Gerade wenn man über die Rekuperationsverzögerung hinaus in den mechanischen Bremsbereich kommt, ist vergleichsweise mehr Kraft und Pedalweg erforderlich. Damit kann man letztlich gut zurechtkommen, vertrauenserweckender wäre aber ein optimiertes Zusammenspiel zwischen Rekuperations-

bremsung und Wirkung der mechanischen Bremsen an den Rädern. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit könnte aber besser sein. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Passat Variant eHybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis.

**1,1**

**SICHERHEIT**

**0,6**

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Der Passat Variant bringt viele Assistenten schon serienmäßig mit. Immer dabei sind der Notbremsassistent, der Spurhalte- und Spurwechsellassistent sowie die Verkehrszeichenerkennung, ebenso die automatische Distanzregelung ACC. Die Parksensoren versorgen den intelligenten Parkassistenten (Option) mit Informationen. Das Spurwechsellassistent umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt sowie im Notfall selbsttätig bremst. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen kostet extra. Das Assistenzpaket "IQ.DRIVE" gibt es für die Basisausstattung nicht, somit sind der Travel Assist, der Lane Assist mit Spurführung und die Rundumsicht-Kameras für die Testvariante nicht verfügbar. Das gilt auch für das Head-Up-Display und den Emergency Assist, der im Notfall eigenständig das Fahrzeug zum Stehen bringt, wenn der Fahrer keine Reaktion mehr zeigt. Die neu vorgeschriebene Fahrerüberwachung agiert zurückhaltend und warnt nur selten und dann auch nachvollziehbar. Die bei jedem Fahrzeugstart aktive akustische Warnung vor Tempoüberschreitungen piepst vergleichsweise dezent, sie lässt sich aber über zwei Schritte im Infotainment-Menü auf eine rein optische Warnung reduzieren, wenn man in der oberen Shortcut-Leiste den Assist-Button anlegt.

**0,9**

**Passive Sicherheit - Insassen**

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der VW Passat Variant 93 Prozent und volle fünf Sterne für eine sehr gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2023). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags, einen Centerbag zwischen den vorderen Insassen sowie einen Knieairbag für den Fahrer bringt der große Kombi immer mit. Die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis, ein Knieairbag für den Beifahrer ist dagegen nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie bis 1,85 m Größe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Im Falle des Testwagens gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“ optional, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

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

abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Kofferraum-

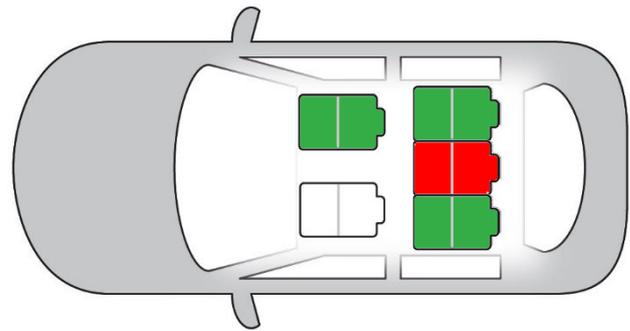
Trennnetz ist Serie, ebenso Reflektoren in den vorderen und hinteren Türverkleidungen, welche bei Dunkelheit vor offenen Türen warnen.

## 1,9 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Passat Variant 87 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Aufgrund der üppigen Beinfreiheit hinten ergibt sich selbst bei Kindersitzsystemen mit ausladender Basis keine Einschränkung für den Verstellbereich der Vordersitze. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt. Die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich. Die Kindersicherung in den hinteren Türen kann über versenkte Stellschrauben direkt in den Türen aktiviert werden.

### 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)

## 2,2 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz ist beim Passat Variant erstaunlich gut, das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen hoch. Die Front hat VW weitgehend entschärft, hier sieht man die Bemühungen um einen besseren Schutz aller Verkehrsteilnehmer. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm

kann der Wolfsburger damit 82 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

## 1,7 UMWELT/ECOTEST

### 1,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Startet man mit dem Plugin-Passat mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 122 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. VW gibt als Reichweite nach WLTP für die Basisversion im Test 133 km an, was bei verhaltener Fahrweise und Außentemperaturen über 18 °C auch möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 19,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden ist das ein sehr guter Wert, der auch für ein reines Elektroauto in Ordnung gehen würde. Hier zeigt sich die hohe Effizienz des neuen Plugin-Antriebsstrangs von Volkswagen. Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 6,2 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert bei etwas

vorausschauender Fahrweise problemlos unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des Plugin-Systems genutzt werden können. VW setzt im aktuellen eHybrid-System auf den aktuellsten Vierzylinder-Benziner, den 1.5 l TSI evo2. Der verfügt über die neuesten Spritpartechnologien wie Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Verbrennung im Miller-Zyklus, nur die Zylinderabschaltung kommt nicht zum Einsatz. Die aufwendigen Maßnahmen lohnen sich jedoch, das Spritsparpotenzial des Benziners ist beachtlich. Trotz der zusätzlichen Technik und des höheren Gewichts verbraucht der Passat eHybrid mit leerer Batterie nicht mehr als die

Mildhybridversionen als 1.5 eTSI. Der reine Benzinverbrauch des Testwagens liegt innerorts bei 5,9 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,6 l/100 km und auf der Autobahn bei recht hohen 7,3 l/100 km. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich unter 5 l/100 km reduziert. Mit dem reinen Stromverbrauch von 19,1 kWh/100 km (ohne Nutzung des Kickdown) ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 96 g pro km verbunden, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Weil in den Kickdown-Phasen im Autobahnabschnitt des Messzyklus kurzzeitig der Verbrenner mitläuft, wurde für den ADAC Ecotest insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 18,6 kWh + 0,4 l pro 100 km ermittelt, so dass sich in der Summe ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 102 g/km ergibt. Im ADAC Ecotest bekommt der Plugin dafür 49 von maximal 60 möglichen Punkten. Plugin-Hybride können Verbrauchsvorteile bringen, wenn man die aufwendige

Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. VW kommt mit dem Passat eHybrid dem Ideal schon ziemlich nahe. Zum einen ist die Batterie mit nutzbaren 19,7 kWh vergleichsweise groß und ermöglicht so eine gute elektrische Reichweite. Darüber hinaus kann dreiphasig mit bis zu 11 kW an Wallboxen (AC, Wechselstrom) geladen werden - gut zwei Stunden sind zum Vollladen ausreichend. Falls das noch zu lange ist, kann über CCS (Gleichstrom) der Stromspeicher aufgefüllt werden - standardmäßig mit bis zu 50 kW. Dann ist die Batterie in rund 40 Minuten voll geladen. Ein enormer Vorteil ist damit die Kompatibilität, weil praktisch jede Lademöglichkeit genutzt werden kann. Die hohe Ladeleistung macht es nun auch praktikabel, auf langen Strecken bei kurzen Pausen zwischenzuladen und so den Benzinverbrauch zu reduzieren. Das Einsatzspektrum des Passat Variant eHybrid erweitert sich damit enorm.

### 2,3 Schadstoffe

⊕ Der Turbobenziner ist dank präzise gesteuerter Verbrennung und effektiver Abgasnachbehandlung (u.a. Ottopartikelfilter) vorbildlich sauber und hat durchgehend sehr niedrige Partikelemissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der

Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 37 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt der Plugin-Passat damit bei 86 Zählern und erhält vier von fünf Ecotest-Sternen - den fünften Stern hat er aber schon in Sichtweite.

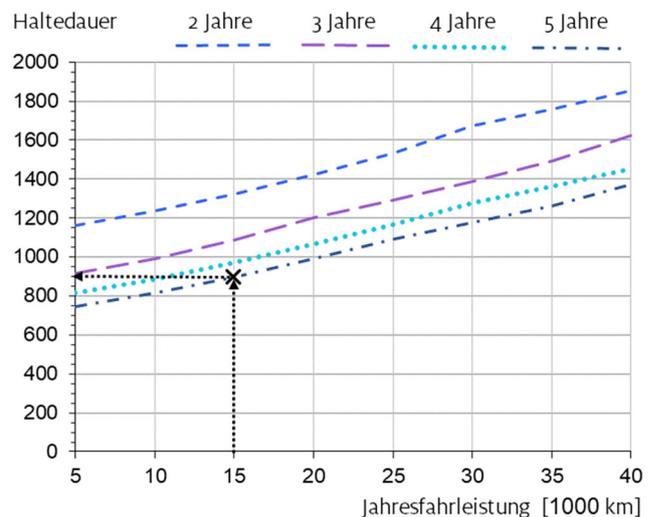
## 3,2 AUTOKOSTEN

### 3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Einstiegspreis für den Passat Variant als eHybrid liegt bei 52.430 Euro - da staunt man nicht schlecht, trotz des aufwendigen Antriebsystems. Es handelt sich dabei um die Basis-Version, für die es nur wenige Extras gibt. Der Testwagen hat neben der Metallic-Lackierung noch zwei Pakete an Bord und kommt so auf einen Listenpreis von 55.725 Euro. Wobei "Basisausstattung" heute etwas anderes als vor 20 Jahren bedeutet. Beispielsweise bringen alle Passat die heutzutage nötigen und erwarteten Assistenten im Sicherheitsbereich mit. Beim Komfort muss man an der einen oder anderen Stelle Abstriche machen, so gibt es beispielsweise ein schlüsselloses Zugangssystem, eine elektrische Heckklappe oder getönte Scheiben nur in den höheren Ausstattungslinien. Die Steuer liegt bei 30 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind günstig (Haftplicht 13) bis relativ teuer (Teilkasko 22, Vollkasko 24). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen. Hier hat das neue Hybridsystem einen Vorteil gegenüber dem Vorgängersystem, denn das musste alle

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 896 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



15.000 km und jährlich zum Ölservice, was es gerade für Wenigfahrer vergleichsweise teuer gemacht hat.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Passat Variant 1.5 eTSI ACT DSG	Passat Variant 1.5 e-Hybrid DSG	Passat Variant 2.0 TSI R-Line 4MOTION DSG	Passat Variant 1.5 e-Hybrid Elegance DSG	Passat Variant 2.0 TDI DSG	Passat Variant 2.0 TDI Business DSG	Passat Variant 2.0 TDI Elegance 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1984	4/1498	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	195 (265)	200 (272)	90 (122)	110 (150)	142 (193)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	350/1500	400/1650	400/1500	320/1600	360/1600	400/1750
0-100 km/h [s]	9,3	8,1	5,8	7,1	10,7	9,3	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	220	250	225	212	223	232
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3   S	0,3   S	8,0   S	0,4   S	4,8   D	4,9   D	5,7   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	120	7	181	7	126	130	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/23/21	13/24/22	13/25/24	13/24/22	14/25/23	14/25/23	14/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	0	30	259	30	260	0	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	842	939	1162	1080	891	980	1116
Preis [Euro]	41.690	52.430	63.440	65.655	43.515	50.635	60.455

### 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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100 km pro t]	0,4 + 18,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sitzplätze</li> <li>Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]</li> <li>Dachlast/Anhängelast [kg]</li> </ul>	2,5 Plätze 244/527/866 56/1.009
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,09
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	60,9
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	128

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

Plugin-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	150 kW/204 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,3 l + 16,0 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.917/1.849/1.521 mm
Leergewicht/Zuladung	1.849/501 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510/1.770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip Performance2
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	0,4 l + 18,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,6/7,3 l/100km (bei Batterie leer)
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	8 g/km (WTW* 102 g/km)
Reichweite	845 km
Innengeräusch 130 km/h	65,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.784/566 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/940/1.545 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>116 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>89 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>107 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>585 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	896 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/24/22		
Basispreis Passat Variant 1.5 eHybrid DSG	52.430 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.05.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.725 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.315 km
Auffälligkeiten/Mängel	kleine Software-Bugs

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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	später freischaubar
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	1.405 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/785 Euro (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechslassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.505 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (1 Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	520 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	520 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.405 Euro (Paket)
Metalliclackierung	855 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,5	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	1,8	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,1</b>
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	0,9
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	1,5	Fußgängerschutz	2,2
Innenraum-Variabilität	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,7</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	1,1
Federung	2,7	Schadstoffe	2,3
Sitze	2,7		
Innengeräusch	2,2		
Klimatisierung	3,1		

Stand: Juli 2025  
Test und Text: M. Ruhdorfer