

-  **Diesel-Motor**
-  **70.965 €**
-  **142 kW/193 PS**
-  **1.134 km**
-  **5,8 l pro 100 km**



VW Passat Variant 2.0 TDI R-Line 4MOTION DSG

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse

Seit 1973 gehört der Passat zu den festen Größen im VW-Programm. Die seit 2024 angebotene neunte Generation ist erstmals ausschließlich als Variant erhältlich und basiert auf dem technisch weitgehend baugleichen Skoda Superb. Er wird wie dieser im slowakischen Bratislava und nicht mehr in Emden produziert. Die größte Stärke des Passat bleibt sein enormes Platzangebot für die Insassen und deren Gepäck. Das Cockpit wirkt modern und ist übersichtlich gestaltet. Die meisten Funktionen werden allerdings teils recht umständlich über den zentralen Touchscreen bedient. Zwar reagiert das Infotainmentsystem flott und bietet eine weitgehend verständliche Menüstruktur, die berührungsempfindlichen Slider für Lautstärke und Temperatur sind jedoch weiterhin unpraktisch. Die Verarbeitungsqualität ist gut, auch wenn der Passat im Vergleich zum Vorgänger an einigen Stellen gezielt entfeinert wurde. Der getestete Zweiliter-Diesel mit 193 PS passt ausgezeichnet zum großen Kombi. Mit 400 Nm Drehmoment tritt er kräftig an, ermöglicht souveräne Überholmanöver und harmonisiert gut mit dem meist unauffällig schaltenden Siebengang-DSG. Der serienmäßige Allradantrieb sorgt auch bei ungünstigen Bedingungen für eine sichere Kraftübertragung. Mit einem Testverbrauch von 5,8 l/100 km bleibt der TDI angesichts von Leistung und Fahrzeuggröße zwar akzeptabel, besonders sparsam ist die getestete Konfiguration jedoch nicht. Das Fahrwerk verbindet guten Federungskomfort mit sicheren und agilen Fahreigenschaften. Die Progressivlenkung arbeitet präzise und senkt den Lenkaufwand im Vergleich zur Standardausführung spürbar. Hinzu kommen eine umfangreiche Komfortausstattung und zahlreiche serienmäßige Assistenzsysteme. So präsentiert sich der Passat Variant 2.0 TDI R-Line 4MOTION als ausgesprochen geräumiger, kräftiger und vielseitiger Langstreckenkombi ohne gravierende Schwächen – der Lohn hierfür ist mit der Gesamtnote 1,7 ein hervorragendes Ergebnis. Allerdings lässt sich VW diese Qualitäten teuer bezahlen und ist mit einem Grundpreis von 63.495 Euro meilenweit davon entfernt, ein Volkswagen zu sein.

- ✓ **sehr viel Platz für Insassen und Gepäck, sichere und agile Fahreigenschaften, kräftiger Dieselmotor, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung**
- ✗ **unpraktische Slider für Lautstärke und Temperatur, etwas erhöhter Verbrauch, hoher Anschaffungspreis**

ADAC Urteil

- 1,7** Autotest
- 3,6** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,3** Familie
- 3,9** Stadtverkehr
- 3,0** Senioren
- 1,8** Langstrecke
- 1,7** Transport
- 1,8** Fahrspaß
- 2,6** Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Audi A6 Avant, BMW 5er touring, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

1,9 Karosserie	03	1,7 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,2 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,0 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,6 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		3,6 Autokosten	11
1,6 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	07	Motorvarianten	13
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	14
1,8 Antrieb	08	Bilder	15
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	09		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

1,9 Karosserie

2,0 Verarbeitung

✓ Die teils deutliche Kritik am Qualitätseindruck früherer VW-Modelle scheint Wirkung gezeigt zu haben, denn das Interieur des aktuellen Passat überzeugt mit einer überwiegend wertigen Materialauswahl und einer sorgfältigen Verarbeitung. Vor allem die Verkleidungen im oberen Bereich sind angenehm unterschäumt, während in tieferen Bereichen weiterhin überwiegend harter Kunststoff zum Einsatz kommt. Der Vorgänger zeigte sich im Detail wertiger: Der untere Bereich des Armaturenbretts war bei diesem beispielsweise noch mit weichem Kunststoff verkleidet und die obere Türbrüstung spürbar dicker gepolstert. Wie bereits der Vorgänger muss auch der aktuelle Passat Variant ohne Verkleidung der Türrahmen auskommen, was allerdings lediglich bei hellen und farbigen Lacken störend auffällt. Positiv: Die Motorhaube wird mithilfe von Gasdruckfedern selbstständig angehoben und sicher offengehalten.

An der Verarbeitung der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig, die Anbauteile sind sauber eingepasst. Der Unterboden ist über weite Bereiche aerodynamisch verkleidet, wodurch Luftverwirbelungen und Fahrwiderstände reduziert werden. Die übrigen Öffnungen sind hauptsächlich für die erforderliche Kühlung zuständig, insbesondere im Bereich des Antriebs und der Abgasanlage.

2,4 Alltagstauglichkeit

Legt man den Testverbrauch von 5,8 l/100 km zugrunde, ergibt sich in Verbindung mit dem 66 l fassenden Kraftstofftank eine theoretische Reichweite von rund 1.130 km – ein beachtliches Ergebnis. Auch der AdBlue-Vorrat ist mit 19,5 l großzügig bemessen, sodass nur selten nachgefüllt werden muss. Die Befüllung gelingt komfortabel über einen separaten Einfüllstutzen unter der Tankklappe.

Die maximal mögliche Zuladung beträgt beim Testwagen gute 546 kg. Damit bietet der Passat Variant ausreichend Reserven für vier Personen samt umfangreichem Reisegepäck. Die serienmäßige Dachreling erleichtert die Montage eines Dachträgers; die zulässige Dachlast liegt bei 100 kg. Die Anhängerkupplung darf mit bis zu 90 kg belastet werden, womit sich auch ein Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes nutzen lässt. Gebremste Anhänger dürfen bis zu 2,2 t wiegen, ungebremste wie üblich maximal 750 kg.

Die Außenabmessungen fallen stattlich aus: Gegenüber dem Vorgänger ist der Kombi um 14 cm auf nun 4,92 m Länge gewachsen. In Kombination mit der Breite von 2,10 m inklusive Außenspiegeln kann der Parkhausbesuch schnell zu einer schweißtreibenden Angelegenheit werden. Auch der mit 12,0 m recht große Wendekreis erschwert das Rangieren.

Der Passat ist in der R-Line-Ausführung mit Airstop-Reifen ausgerüstet. Diese selbstversiegelnden Reifen besitzen eine viskose Masse auf der Innenseite der Lauffläche, die Einstiche mit einem Durchmesser von bis zu 5 mm abdichtet und somit einen Luftverlust verhindert. Gegen Aufpreis stehen ein Reparatursatz, ein Notrad oder gar ein vollwertiges Reserverad zur Auswahl. Bei den beiden letztgenannten Varianten sowie in Verbindung mit ab Werk bestellten Winterrädern befindet sich zusätzlich zum Bordwerkzeug auch ein Wagenheber im Fahrzeug.

2,2 Licht und Sicht

Man kann den Passat Variant trotz der üppigen Abmessungen ordentlich überblicken. Schätzen muss man vor allem beim Blick nach vorn, weil die Vorderkante vom Fahrerplatz aus nicht zu sehen ist. Hinten gibt die Heckscheibe einen präzisen Anhaltspunkt für das Fahrzeugende, ist allerdings weit vom Fahrer entfernt. 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 – vor allem 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 serienmäßige Rückfahrkamera ist daher sehr hilfreich.

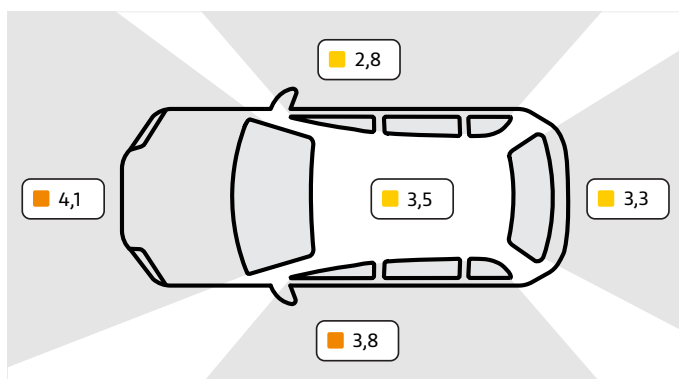
Der Passat Variant R-Line ist serienmäßig mit LED-Matrix-Scheinwerfern ausgestattet, die über einen zuverlässig abblendenden dynamischen Fernlichtassistenten verfügen. Zusätzlich gibt es ein Kurvenlicht, ein separates Abbiegelicht, adaptive Lichtverteilung sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung. Das Lichtsystem bietet eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung und zählt zu den besten Systemen in diesem Segment. Kritikwürdig ist hingegen der grundsätzliche Verzicht auf eine Scheinwerferreinigungsanlage.

Einen asphärischen Bereich hat nur der linke Außenspiegel, der rechte muss ohne diesen auskommen. Gleiches gilt für die automatische Abblendfunktion. Der Innenspiegel blendet hingegen stets automatisch ab.

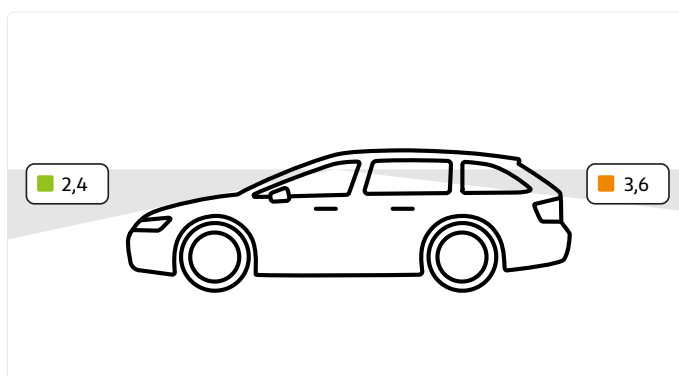


Die Rundumsicht geht dank der großen Fensterflächen und der teilweise versenkbaren Kopfstützen in Ordnung.

✓ Die nur mäßige Rundumsicht und Übersichtlichkeit versucht VW mit zahlreichen Assistenzsystemen auszugleichen. Serienmäßig verfügt der Passat über Parksensoren an Front und Heck, eine Rückfahrkamera mit Reinigungsdüse sowie einen Parkassistenten samt Memory-Funktion: Wiederkehrende Parkvorgänge lassen sich abspeichern und anschließend vom Fahrzeug selbstständig wiederholen und sogar von außen über die VW-App steuern. Optional sind zusätzliche Kameras erhältlich, die ein 360-Grad-Rundumbild erzeugen.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,1 Ein-/Ausstieg

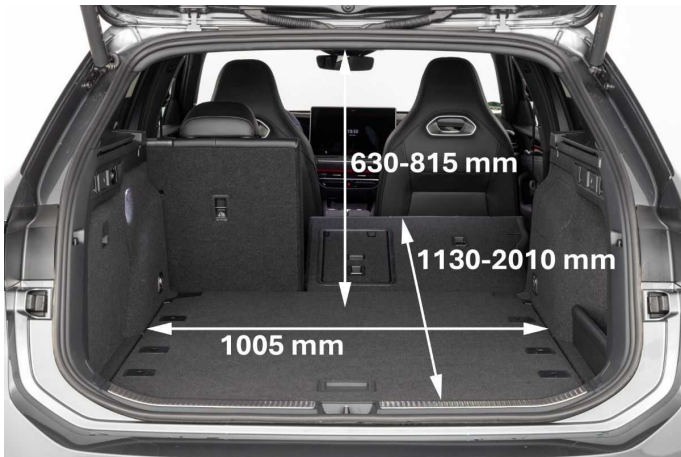
✓ Im neuen Passat Variant sitzt man vergleichsweise niedrig, wie es für einen klassischen Kombi üblich ist. Das Ein- und Aussteigen gelingt dennoch recht bequem, da die Türausschnitte ausreichend groß dimensioniert sind. Die vorderen Sitzflächen befinden sich bei vollständig abgesenktem Sitz 41 cm über der Fahrbahn. Praktisch: Beim Passat R-Line fahren die Vordersitze auf Wunsch automatisch zurück und erleichtern dadurch das Ein- und Aussteigen erheblich. Die Schweller fallen zwar nicht besonders hoch, dafür aber etwas breit aus. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten in jeweils drei Positionen zuverlässig gehalten. Vier Haltegriffe am Dachhimmel erleichtern zusätzlich das Ein- und Aussteigen.

Leuchten unter den Außenspiegeln erhellen das Fahrzeugumfeld bei Dunkelheit bereits bei der Annäherung an das Fahrzeug. Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Fahrzeugmenü individuell konfigurieren. So kann beispielsweise das automatische Entriegeln bei Annäherung aktiviert oder das System vollständig deaktiviert werden. Letzteres ist aus Sicherheitsgründen allerdings nicht erforderlich, da der Zugang wirksam gegen Funkverlängerungsangriffe abgesichert ist. Das Fahrzeug ermittelt die tatsächliche Entfernung des Schlüssels und verhindert dadurch, dass sich der Passat Variant mithilfe eines Funkverstärkers unbefugt öffnen und starten lässt.

1,0 Kofferraum-Volumen

✓ Der Passat Variant wird seinem Ruf als Lademeister auch in der aktuellen Generation vollauf gerecht und punktet mit einem sehr großen Gepäckabteil. Befindet sich der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil üppige 575 l bis zur Kofferraumabdeckung. In der oberen Stellung des Ladebodens lassen sich davon 95 l als separater Stauraum unterhalb des Bodens nutzen. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, steigt das Volumen auf 745 l. Alternativ finden bis zu 13 Getränkeboxen im Gepäckabteil Platz.

Bei umgeklappter Rücksitzlehne und einer Beladung bis zur Fensterunterkante – aus Sicherheitsgründen die empfehlenswerte Variante – stehen bis zu 1.060 l zur Verfügung. Nutzt man den gesamten Stauraum bis unter das Dach aus, lassen sich hinter den Vordersitzen maximal 1.665 l unterbringen. Zusätzliches Platz bietet das Fach unter dem Kofferraumboden: In der Reserveradmulde stehen weitere rund 30 l zur Verfügung.

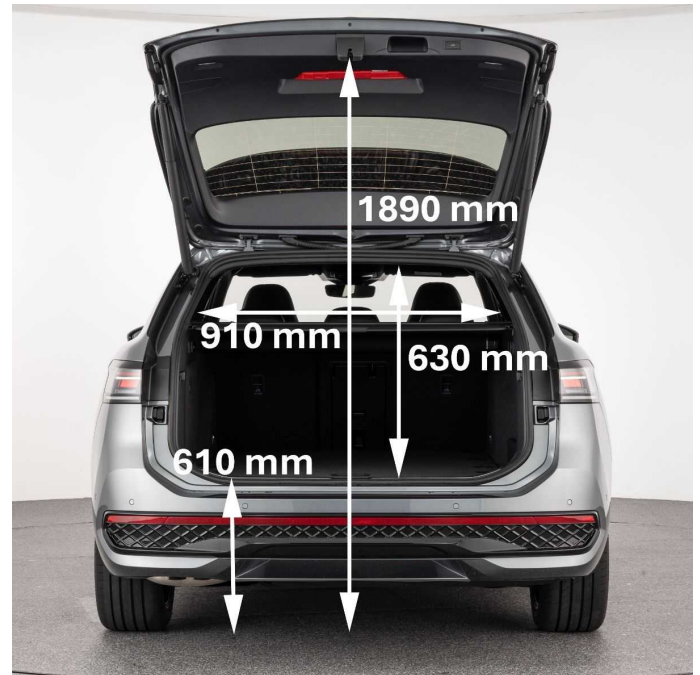


Der Passat Variant ist ein echter Lademeister: 575 bis maximal 1.665 l passen in das Gepäckabteil des Wolfsburgers.

1,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Die Heckklappe wird beim Passat Variant R-Line elektrisch betätigt – bei Bedarf auch per Fußschwenk unter die Heckschürze. Leider wurde die Taste an der Innenseite der Heckklappe für das zeitversetzte Schließen gestrichen. Die Heckklappe öffnet mit 1,89 m ausreichend weit, zudem lässt sich die Öffnungshöhe anpassen.

Die Ladekante liegt mit 61 cm angenehm niedrig und erleichtert das Be- und Entladen. Befindet sich der variable Kofferraumboden in der oberen Position, schließen Ladefläche und Ladekante nahezu bündig miteinander ab. In der unteren Stellung entsteht an der Ladekante dagegen eine etwa 8 cm hohe Stufe. Insgesamt lässt sich der auch bei umgeklappten Rücksitzlehnen weitgehend glattflächige Gepäckraum gut nutzen. Sehr praktisch: Die Laderaumabdeckung fährt automatisch vor sowie zurück und steht damit nicht im Weg. Zwei LED-Leuchten in den seitlichen Verkleidungen sowie zwei zusätzliche Leuchten in der Kofferraumklappe sorgen bei Dunkelheit für eine gute Ausleuchtung des Ladeabteils.



Die Nutzbarkeit des Kofferraums kann ebenfalls überzeugen. Praktisch ist das automatisch ein- und ausfahrende Laderaumrollo.

1,9 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für den Transport langer Gegenstände wie Skier ist zudem die serienmäßige Durchladeeinrichtung in der Lehnemitte praktisch. Das Umlegen der Lehnenteile gelingt unkompliziert – entweder vom Innenraum aus oder über praktische Entriegelungshebel an den Seiten des Kofferraums. Nach dem Betätigen klappen die Lehnen selbstständig nach vorn; die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden.

Beim Zurückklappen sollte man darauf achten, die Sicherheitsgurte nicht einzuklemmen. Zwar werden sie seitlich geführt, vollständig ausgeschlossen ist ein Einklemmen jedoch nicht. Links und rechts im Gepäckraum befinden sich praktische Ablagefächer für kleinere Gegenstände. Darüber hinaus stehen vier stabile Verzurrsen im Bodenbereich samt Gepäcknetz, eine verstellbare Fixierstange sowie zwei Taschenhaken zur Verfügung.

2,0 Innenraum

2,3 Bedienung

✓ VW hat die Bedienbarkeit nach der harten Kritik v. a. am Golf 8 und ID.3 inzwischen verbessert. Erreicht wurde dies durch die flüssiger und zuverlässiger funktionierende Software, eine verbesserte Menüoberfläche und -struktur sowie den Verzicht auf die Touchflächen am Lenkrad – hier kommt nun wieder das bewährte Multifunktionslenkrad vom Vorgängermodell zum Einsatz. Leider besitzt auch der aktuelle Passat die unpraktischen Sliderleisten am unteren Rand des Zentraldisplays für die Lautstärkeregelung und zum Einstellen der Innenraumtemperatur – Drehregler für beide Funktionen, wie sie beispielsweise der Technikspender Skoda Superb besitzt,

wären die deutlich besser bedienbare Lösung. Darüber hinaus wünschen wir uns eine separate Klimabedieneinheit wie beim Vorgänger zurück. Doch es besteht Hoffnung: Wir gehen stark davon aus, dass der Passat analog zum neuen ID.3 Neo spätestens mit der anstehenden Modellüberarbeitung eine separate Tastenleiste für die wesentlichen Klimafunktionen sowie einen Lautstärkedrehregler erhalten wird. Aktuell muss man für weitergehende Klimaeinstellungen noch ein gesondertes Menü öffnen – das ist umständlich.

Das 15 Zoll große Zentraldisplay ist hoch platziert, leicht zum Fahrer geneigt und gut zu erreichen. Der Bildschirm reagiert schnell und zuverlässig auf Befehlseingaben und besitzt

erfreulich große Touchflächen, was die Bedienung einfacher macht und seltener zu Fehleingaben führt. Leider kann die untere linke Ecke mit der Temperaturanzeige für die Fahrerseite – abhängig von der Sitzposition – vom Lenkrad verdeckt werden. Am oberen Bildschirmrand des Zentraldisplays kann man Shortcuts für häufig genutzte Funktionen ablegen und nach eigenen Wünschen anordnen. So lassen sich nervige Assistenten wie der Geschwindigkeitswarner oder die Fahrerüberwachung mühelos zumindest bis zum nächsten Fahrzeugstart deaktivieren. Nervig ist die umständliche Auswahl des gewünschten Fahrmodus, wofür inklusive der Rückkehr zum Homescreen drei Bedienschritte erforderlich sind. 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 ist eine tiefgreifende Änderung die Platzierung des Getriebewählhebels – der ist nun an die Stelle des rechten Lenkstockhebels gewandert. Bedient wird das Getriebe, indem man den rechten Lenkstockhebel dreht. Daran muss man sich gewöhnen, den Hebel hoch- und runterzuziehen wäre intuitiver. Die Scheibenwischer-Funktionen musste der linke Lenkstockhebel aufnehmen, der nun reichlich überladen wirkt – wobei man mit den Bedienelementen recht schnell zurechtkommt. Die kleinen Hebelchen an Vorder- und Oberseite eines größeren Hebels für die vorderen und hinteren Wischer sind besonders, wenn es mal schnell gehen muss, nicht ideal zu bedienen.

Lenkrad, Sitz und andere Grundfunktionen sind schnell eingestellt, die Bedienung klappt hier völlig problemlos. Lediglich das Tastenfeld für die Fahrbeleuchtung sitzt weit unten und ist daher schlecht einsehbar. Hinzu kommt, dass im Kombiinstrument nicht angezeigt wird, ob das Abblendlicht oder lediglich das Tagfahrlicht aktiviert ist.



Der VW Passat bietet ein touchlastiges und teils recht umständliches Bediensystem. Im Alltag stören vor allem die unpraktischen Slider sowie die fehlende Klimabedieneinheit. An der Ergonomie gibt es hingegen kaum etwas zu kritisieren.

1,1 Multimedia

✓ Der Passat Variant R-Line bringt bereits ab Werk eine umfangreiche Multimediaausstattung mit. Serienmäßig an Bord sind das Navigationssystem mit Online-Diensten wie Echtzeit-Verkehrsinformationen, digitaler Radioempfang über DAB+, eine Bluetooth-Schnittstelle sowie die Smartphone-Integration per Android Auto und Apple CarPlay – jeweils auch

kabellos. Hinzu kommen je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten, eine induktive Ladeschale für Smartphones und die erweiterte Sprachbedienung. Auch der KI-Assistent ChatGPT ist darin integriert und soll nicht nur fahrzeugbezogene Antworten liefern.

Serienmäßig an Bord ist ein Audiosystem mit 8 Lautsprechern, optional ist zudem ein Harman-Kardon-Soundsystem mit 12 Lautsprechern, zusätzlichem Subwoofer und einer

Gesamtleistung von 700 Watt erhältlich. Es sorgt gegenüber dem bereits ordentlich klingenden Seriensystem für ein nochmals kräftigeres und räumlicheres Klangerlebnis.

Über die Smartphone-App lassen sich verschiedene Fahrzeugdaten aus der Ferne abrufen, darunter der Standort, der Tankfüllstand und anstehende Wartungstermine. Darüber hinaus bietet Volkswagen eine Personalisierungsfunktion über ein individuelles Nutzerprofil an. Damit kann sich der Fahrer auch in anderen entsprechend ausgestatteten VW-Modellen – etwa einem Leihwagen – anmelden und dort seine persönlichen Einstellungen übernehmen.

Praktisch: Neben dem 12-V-Anschluss hat der Passat im Kofferraum zusätzlich eine 230-V-Steckdose zu bieten.

2,0 Raumangebot vorn

✓ Die Vordersitze des Passat Variant lassen sich weit zurückschieben, sodass die Beinfreiheit auch für bis zu 1,95 m große Personen ausreicht. Die Kopffreiheit fällt sehr großzügig aus; erst Menschen mit einer Körpergröße von rund 2,10 m würden mit dem Dachhimmel Kontakt aufnehmen. Auch die Innenraumbreite von 1,45 m liegt auf einem guten Niveau und trägt zum angenehmen Raumgefühl bei. Für eine besonders helle und luftige Atmosphäre sorgt das optionale Panorama-Ausstell-/Schiebedach, das viel Tageslicht in den Innenraum lässt. Bei Dunkelheit lässt die serienmäßige Ambientebeleuchtung den Innenraum heller und damit etwas großzügiger wirken.

1,5 Raumangebot hinten

✓ Der Passat Variant bietet beeindruckend viel Platz auf der Rückbank. Selbst wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind, steht den Fondpassagieren eine üppige Beinfreiheit zur Verfügung. Rechnerisch würden erst über 2,20 m große Mitfahrer mit den Knien an die Vordersitzlehnen stoßen. Der begrenzende Faktor ist eher die Kopffreiheit, wobei auch diese sehr großzügig ausfällt und selbst für 2 m große Mitfahrer ausreicht. Die Innenbreite beträgt 1,41 m und liegt auf einem zufriedenstellenden Niveau. Zwei Erwachsene finden auf der Rückbank sehr bequem Platz, für drei Personen nebeneinander ist der Fond dagegen eher nur auf kürzeren Strecken geeignet. Das optionale Panorama-Ausstell-/Schiebe-

dach reicht bis über die Rücksitze und sorgt dort für ein besonders helles Raumgefühl sowie einen freien Blick nach oben. Die Ambientebeleuchtung wird in den hinteren Türen fortgesetzt.



In der zweiten Sitzreihe bietet der Passat Variant ein geradezu opulentes Raumangebot. Selbst Zwei-Meter-Hünen finden hier Platz.

2,8 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig ist eine asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehne an Bord. Einzeln verschiebbare oder herausnehmbare Rücksitze sind wie bei Kombis üblich nicht erhältlich.

Das Ablagenangebot fällt vorbildlich aus und umfasst zahlreiche kleine und große sowie offene und geschlossene Fächer. Das Smartphone lässt sich sicher in der Mittelkonsole ablegen und dort induktiv laden; die Ladeschale ist auch für größere Geräte ausreichend dimensioniert. Die Türfächer fallen VW-typisch groß aus, sind mit Stoff ausgekleidet und bieten Platz selbst für 1,5-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, jedoch weder gekühlt noch abschließbar – letzteres war beim Vorgänger noch möglich. Eine Auskleidung mit feinem Filz verhindert weitgehend, dass darin abgelegte Gegenstände während der Fahrt störende Klappergeräusche verursachen.

Für die Fondinsassen bietet der Passat große Türfächer, in die auch 1-l-Flaschen passen, geschlossene Lehnentaschen, zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne sowie praktische Jackenhaken.

1,6 Komfort

1,9 Federung

✓ Neben dem Standardfahrwerk mit passiven Dämpfern ist für den Passat auch ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung erhältlich. In der R-Line-Ausführung geht dies mit einer Tieferlegung der Karosserie um 15 mm sowie einer strafferen Abstimmung einher. Im Vergleich mit einem zuvor getesteten Skoda Superb mit identischem Antrieb und adaptivem Fahrwerk federt der Passat merklich verbindlicher. Die straffere Grundnote macht sich sowohl innerorts als auch auf der Landstraße und Autobahn bemerkbar. Der Federungskomfort des

DCC-Pro-Fahrwerks ist insgesamt gut – besonders im softesten der 15 Einstellmöglichkeiten umfassenden Set-up. An das bemerkenswert feinfühlige Ansprechverhalten und das insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten leicht wogende Fahrgefühl des DCC-Plus-Fahrwerks kommt es aber nicht heran. Hier liegt der Fokus stärker auf Verbindlichkeit und Agilität.

1,6 Sitze

✓ Im VW Passat Variant R-Line sind vorn ergoActive-Sport-Komfortsitze samt elektrischer Verstellung und Memory-

Funktion verbaut. Diese bieten unter anderem eine ausziehbare Oberschenkelaufklappung, eine neigungsverstellbare Sitzfläche sowie 4-Wege-Lendenwirbelstützen. Auch eine wirksame Massagefunktion, die im Gegensatz zum Vorgänger nicht nur eine erweiterte Funktion der Lordosenstütze darstellt, ist serienmäßig an Bord. Leider sind die Kopfstützen in die Sitze integriert und lassen sich somit weder in der Höhe noch in Längsrichtung verstellen. Die Sitze überzeugen mit einer guten Konturierung und angemessenem Seitenhalt. Sie ermöglichen eine entspannte Sitzposition und bieten trotz ihrer sportlichen Auslegung auch auf langen Strecken einen hohen Komfort. Die Armauflagen in den Türen sowie zwischen den Sitzen sind dick gepolstert und somit auch auf langen Strecken bequem.

In der zweiten Reihe geht es naturgemäß nicht ganz so bequem zu wie vorn, dennoch lässt sich auch dort angenehm reisen. Sitzflächen und Lehnen sind ausreichend konturiert. Große Erwachsene würden sich zwar etwas mehr Oberschenkelunterstützung wünschen, können ihre Beine dank der üppigen Platzverhältnisse jedoch bequem ausstrecken. Eine ausklappbare Mittellarmlehne ist Serie.

2,1 Innengeräusch

✓ Der Passat überzeugt trotz des kernig klingenden Diesels unter der Haube mit einem guten Geräuschkomfort. Mitverantwortlich hierfür ist die "erweiterte Innengeräuschkämmung", die Bestandteil des Business-Pakets ist. Dann sind die vorderen und hinteren Seitenscheiben in schalldämmender Doppelverglasung ausgeführt. Bei Tempo 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum lediglich 65,2 dB(A) – ein guter Wert. Auch der weitgehend verkleidete Unterboden trägt zum niedrigen Geräuschniveau bei. In den hinteren Radhäusern kommt zusätzlich eine geräuschkämmende Beflo-

ckung zum Einsatz. Auf rauem Asphalt treten die Abrollgeräusche dennoch recht deutlich in den Vordergrund. Die auffälligste Geräuschquelle bleibt der Dieselmotor. Besonders unter hoher Last und bei höheren Drehzahlen ist das Aggregat im Innenraum deutlich zu hören. Windgeräusche halten sich dagegen weitgehend zurück und treten erst bei höherem Autobahntempo in den Vordergrund.

1,1 Klimatisierung

✓ Beim Passat Variant R-Line zählt eine Dreizonen-Klimaautomatik zur Serienausstattung. Die Luftausströmer können im oberen, mittleren und unteren Bereich gezielt angesteuert werden, allerdings nur gemeinsam für Fahrer und Beifahrer. Die Intensität des Automatikbetriebs lässt sich in drei Stufen vorwählen. Ein Beschlag- sowie ein Luftgütesensor unterstützen die automatische Regelung und steuern unter anderem die Umluftfunktion. Für die Passagiere im Fond gibt es Luftausströmer im Fußraum und zwischen den Vordersitzen. An der hinteren Bedieneinheit lässt sich zwar die Temperatur separat einstellen, nicht jedoch die Luftmenge der mittleren Ausströmer.

Lenkrad- und Sitzheizung sind beim R-Line serienmäßig an Bord. Beheizbare äußere Fondsitze sowie eine Belüftungsfunktion für die Vordersitze kosten dagegen Aufpreis. Gleiches gilt für eine beheizbare Windschutzscheibe und die Standheizung. Abgedunkelte Scheiben im Fond sowie Rollos an den hinteren Seitenscheiben gehören beim R-Line zur Serienausstattung.

✗ Die Lüftungsdüsen im Armaturenbrett kommen ohne separate Drehrädchen aus. Daher lässt sich die austretende Luftmenge nicht unabhängig von der Strömungsrichtung regulieren.

1,8 Antrieb

1,7 Fahrleistungen

✓ Der 2.0 TDI hat sich im Volkswagen-Konzern längst als Standardaggregat unter den Vierzylinder-Dieselmotoren etabliert. Im getesteten Passat Variant 2.0 TDI R-Line 4MOTION DSG leistet der Turbodiesel 193 PS und stellt zwischen 1.750 und 3.250 U/min ein maximales Drehmoment von 400 Nm bereit. Damit handelt es sich um die stärkste Dieselvariante des Passat, die serienmäßig mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und dem Allradantrieb 4MOTION kombiniert ist. Alternativ ist der Zweiliter-Diesel auch mit 122 oder 150 PS erhältlich, dann allerdings mit Frontantrieb.

Mit seinen 193 PS mobilisiert der Selbstzünder den großen Kombi souverän. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert der VW laut Hersteller in 7,6 s, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 232 km/h. Auch bei Überholvorgängen stehen ausreichende Leistungsreserven zur Verfügung. Besonders im Anhängerbetrieb erweisen sich das kräftige Drehmoment und der Allradantrieb als Vorteile.

Das Siebengang-DSG unterstützt eine zügige Fahrweise. Beim Anfahren reagiert der Antrieb allerdings nicht immer spontan: Das um einen geschmeidigen Kraftschluss bemühte Doppelkupplungsgetriebe benötigt bisweilen einen kurzen Moment, ehe sich der knapp 1,8 t schwere Passat in Bewegung setzt.

2,2 Laufkultur

✓ Die Laufkultur hat gegenüber dem Vorgängermotor etwas gewonnen, wirklich signifikant ist der Unterschied jedoch nicht, da auch das „ältere“ Aggregat schon einen guten Job gemacht hat. Bei ruhiger Fahrt ist der Dieselmotor im Innenraum kaum noch als solcher zu erkennen, er könnte auch als etwas rau laufender Benziner durchgehen. Kein Brummen stört bei niedrigen Drehzahlen, kein Dröhnen dringt bei hohen Drehzahlen in den Innenraum – deutlich vernehmbar wird der Diesel aber bei hoher Leistungsabforderung. Durchaus erfolgreich war VW auch beim Tilgen von Vibrationen, denn diese spürt man – wenn überhaupt – nur leicht am Lenkrad und dann vor allem bei Leerlaufdrehzahl, wenn das Start-Stopp-System den Motor nicht ausschaltet.

In puncto Leistungsentfaltung kann die stärkere Ausführung des 2.0-TDI-Motors nicht vollauf überzeugen. Aufgrund des größeren Turboladers, der für die höhere Leistung mitverantwortlich ist, kommt der Selbstzünder im unteren Drehzahlbereich langsamer in Schwung – erst ab rund 2.000 Touren zieht der Passat richtig energisch durch, dreht dann aber auch willig hoch. Das Ansprechverhalten ist aufgrund der großen Turbinenschaufeln vor allem im unteren Drehzahlbereich ebenfalls spürbar verzögert. Deutlich besser macht dies beispielsweise der vergleichbare Vierzylinder-Dieselmotor im BMW 5er, der über eine zweistufige Aufladung verfügt, die sowohl das Ansprechverhalten als auch die Leistungsentfaltung merklich verbessert.

1,8 Getriebe

✓ Das obligatorische Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe mit nasslaufender Kupplung 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 verrät 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 – das An- und Abstellen des Dieselmotors ist trotz der fehlenden Mildhybridisierung kaum zu spüren. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt somit problemlos. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad gesteuert werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, die höchste Fahrstufe ist nicht übertrieben lang übersetzt, sodass der Passat auch im siebten Gang noch ordentlich beschleunigt. Bei 130 km/h im siebten Gang dreht der Motor mit 1.950 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist standardmäßig vorhanden, allerdings gibt es hierfür – anders als beim Vorgänger – keine separate Taste mehr. Stattdessen muss die Funktion über den Touchscreen ein- und ausgeschaltet werden.

1,7 Fahreigenschaften

1,5 Fahrstabilität

✓ Der Passat Variant überzeugt in Kombination mit der adaptiven Dämpferregelung und der sportlichen Bereifung mit einem hohen Fahrsicherheitsniveau. Das Gripniveau der 18-Zöller ist hoch, was ein vergleichsweise neutrales Fahrverhalten zur Folge hat. Die Hinterachse ist auch dank des langen Radstands selbst bei einem Lastwechsel spurtreu und die Vorderachse beginnt erst spät in Richtung des äußeren Kurvenrands zu schieben. Für einen Familienkombi legt der Passat R-Line eine beeindruckende Fahrdynamik auf den Asphalt. Entsprechend gut schneidet der Wolfsburger im ADAC Ausweichtest ab: Bei einem abrupten Ausweichmanöver muss das elektronische Stabilitätsprogramm nur dezent eingreifen. Dank des hohen Gripniveaus folgt der Kombi präzise dem vorgegebenen Kurs und umrundet die Pylonen unaufgeregt und sicher. Absolviert man das Fahrmanöver dynamischer mit weniger Lenkwinkel, stellen sich hohe Durchfahrgeschwindigkeiten ein, ohne der Person hinter dem Steuer allzu viel fahrerisches Können abverlangen zu müssen. Die Fahrstabilität ist ebenfalls beeindruckend gut – selbst bei hohen Geschwindigkeiten zieht der Variant stoisch seine Bahnen. Die Traktion ist dank des beim stärksten Diesel serienmäßigen Allradantriebs ebenfalls tadellos. Obwohl es sich nicht um einen permanenten, sondern einen im Pkw-Bereich heutzutage üblichen automatisch zuschaltenden Allradantrieb handelt, bringt der Passat

das kräftige Drehmoment stets souverän auf den Asphalt – Traktionsprobleme sind dem VW fremd.

1,4 Lenkung

✓ Die in der R-Line-Ausführung serienmäßige Progressivlenkung passt gut zum Charakter des Passat Variant. Sie besitzt eine mit zunehmendem Lenkwinkel direktere Übersetzung, was insbesondere beim Rangieren und auf kurvigen Strecken den Lenkaufwand reduziert. Von Anschlag zu Anschlag benötigt der Testwagen lediglich 2,2 Lenkradumdrehungen.

Zudem vermittelt sie ein harmonisches Lenkgefühl und überzeugt mit einer klar definierten Mittellage sowie einer guten Zentrierung. Der große Kombi lässt sich dadurch präzise und zielgenau dirigieren, ohne dabei bei höheren Geschwindigkeiten nervös zu wirken. Zudem hat der Fahrer die Wahl zwischen zwei Modi (Comfort und Sport), wobei sich lediglich die Lenkkräftunterstützung ändert.

2,0 Bremse

✓ Der mit der 18 Zoll großen Standardbereifung ausgestattete Testwagen verzögert gut und kommt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h nach 34,6 m zum Stehen – ein guter Wert. Auch das Ansprechverhalten sowie die Dosierbarkeit geben kaum Anlass zur Klage, auch wenn der Druckpunkt deutlicher ausgeprägt sein dürfte.

1,2 Sicherheit

1,0 Aktive Sicherheit

✓ Der Passat Variant R-Line bringt bereits ab Werk viele Assistenzsysteme mit. Dazu zählen unter anderem der Not-

bremsassistent „Front Assist“, der Spurhalteassistent „Lane Assist“, der Spurwechselassistent „Side Assist“ samt Ausparkassistent, die Verkehrszeichenerkennung sowie die automatische Distanzregelung ACC. Der Ausparkassistent überwacht mithilfe

der Radarsensoren im Heckbereich den querenden Verkehr und warnt beim rückwärtigen Herausfahren aus einer Parklücke vor drohenden Kollisionen. Reagiert der Fahrer nicht rechtzeitig, kann das System selbstständig bremsen. Der „Travel Assist“, der die Funktionen der automatischen Distanzregelung und der adaptiven Spurführung kombiniert, ist ebenfalls serienmäßig an Bord. Bestellt man das 1.070 Euro teure Assistenzpaket „IQ.Drive“, ziehen der assistierte Fahrspurwechsel und der „Emergency Assist“ in das Fahrzeug ein. Letzterer erkennt, wenn der Fahrer trotz Warnungen nicht mehr reagiert, und kann das Fahrzeug kontrolliert abbremsten und zum Stillstand bringen.

Die gesetzlich vorgeschriebene Aufmerksamkeits- und Müdigkeitserkennung arbeitet insgesamt zurückhaltend und gibt ihre Warnungen meist nachvollziehbar aus. Die bei jedem Fahrzeugstart aktivierte akustische Geschwindigkeitswarnung meldet Überschreitungen vergleichsweise dezent. Über das Infotainmentsystem lässt sie sich inzwischen mit einem Shortcut oben auf dem Touchscreen deaktivieren. Das Reifendruckkontrollsystem arbeitet serienmäßig indirekt über die Rad-drehzahlsensoren. Eine direkte Messung mithilfe separater Sensoren in den Rädern ist optional erhältlich.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent

-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Notfallassistent
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend

Nicht erhältlich

-  Spurwechselautomatik

0,9 Passive Sicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Passat Variant sehr gute 93 Prozent beim Insassenschutz und insgesamt die Maximalausbeute von fünf Sternen. Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, von vorn bis hinten reichende Kopfairbags, ein Knieairbag für den Fahrer sowie ein Center-Airbag zwischen den Vordersitzen gehören zur Serienausstattung. Optional sind zudem Seitenairbags für die äußeren Fondinsassen zu haben.

Die Kopfstützen bieten vorn und hinten für Personen bis 1,85 m Körpergröße guten Schutz. Auf allen Sitzplätzen überwacht der Passat den Gurtstatus und erinnert optisch und akustisch ans Anschnallen.

Serienmäßig ist zudem das proaktive Insassenschutzsystem an Bord. Erkennt es eine kritische Fahrsituation, etwa einen starken Eingriff des elektronischen Stabilitätsprogramms, werden die vorderen Sicherheitsgurte gestrafft und die Seitenscheiben sowie gegebenenfalls das Schiebedach weitgehend geschlossen. Dadurch sollen die Insassen bestmöglich auf einen möglichen Aufprall vorbereitet werden. Kommt es doch zu einem Unfall, sorgt die serienmäßige Multikollisionsbremse dafür, dass das Fahrzeug automatisch zum Stehen kommt.

Warndreieck und Verbandmaterial sind gut erreichbar untergebracht. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen die Sicherung schweren Gepäcks. Ein Gepäckraum-Trennnetz gehört ebenfalls zur Serienausstattung. Reflektoren in den vorderen und hinteren Türverkleidungen machen andere Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit auf geöffnete Türen aufmerksam. Im Gegensatz beispielsweise zum ID.7 besitzt der Passat konventionelle Bügeltürgriffe, die nicht nur im Alltag praktischer sind, sondern besonders im Falle eines Unfalls den Zugang zum Innenraum erleichtern.

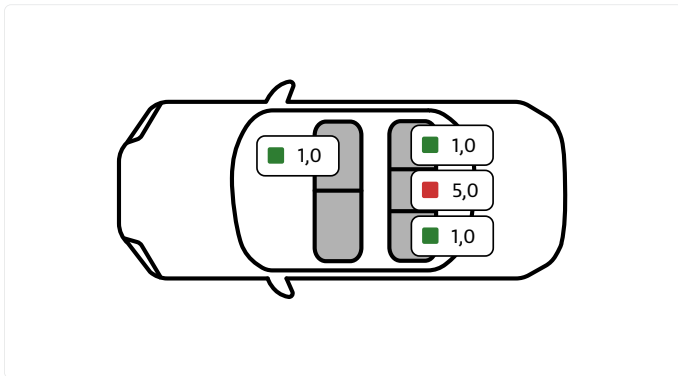
1,7 Kindersicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der VW Passat Variant gute 87 Prozent der maximal möglichen Punkte für die Kindersicherheit. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze problemlos befestigen – entweder mit den

Fahrzeuggurten, wobei die stabil ausgeführten Gurtschlösser die Handhabung erleichtern, oder komfortabler über die Isofix-Halterungen samt Top-Tether-Verankerungen. Eine i-Size-Freigabe ist ebenfalls vorhanden. Dank der üppigen Beinfreiheit im Fond schränken selbst Kindersitze mit ausladender Basis den Verstellbereich der Vordersitze kaum ein. Auch der Beifahrersitz ist dank der serienmäßigen Isofix-Haken bestens für die Kindersitzmontage geeignet.

Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich in der R-Line-Ausführung bequem über zwei Tasten in der Fahrertür aktivieren. Letztere ermöglichen es, die beiden Fondtüren getrennt voneinander zu sichern – eine praktische Lösung.

✗ Der mittlere Sitzplatz eignet sich dagegen nur bedingt für die Montage eines Kindersitzes. Die Form der Polsterung erschwert einen sicheren Stand, Isofix-Halterungen fehlen und die Gurtanlenkpunkte liegen ungünstig.



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

2,2 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Der Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer fällt beim VW Passat Variant erfreulich gut aus. Im Crashtest nach Euro-NCAP-Norm erreicht der große Kombi in dieser Kategorie mit 82 Prozent der maximal möglichen Punkte ein gutes Ergebnis. Die Fahrzeugfront ist in weiten Bereichen so gestaltet, dass das Verletzungsrisiko für Fußgänger und Radfahrer reduziert wird. Kritische Bereiche bleiben vor allem die harten A-Säulen und der untere Rand der Windschutzscheibe.

Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben anderen Fahrzeugen auch Fußgänger, Fahrrad- und Motorradfahrer. In den Euro-NCAP-Prüfungen reagierte das System insgesamt zuverlässig und konnte Kollisionen in vielen Situationen vermeiden oder zumindest deren Folgen mindern. Besonders bei der Erkennung von Radfahrern erzielte der Passat ein gutes Ergebnis.

2,6 Umwelt

2,6 Verbrauch

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Passat Variant 2.0 TDI R-Line 4MOTION DSG liegt bei der ADAC Verbrauchsmessung bei 5,8 l Diesel pro 100 km – ein guter Wert für einen kräftig motorisierten und sehr geräumigen Kombi mit Allradantrieb. Im Eco-Modus bietet das Doppelkupplungsgetriebe eine Segelfunktion, bei der der Motor von den Antriebsrädern getrennt wird und der Passat ohne Reibungsverluste des Motors rollen kann. Mit einem Mild-Hybridsystem könnte der Motor dabei abgestellt werden und der Verbrauch durch die Bremsenergieerückgewinnung insbesondere im Stadtverkehr weiter gesenkt werden.

2,6 Umwelteinfluss

Der VW Passat Variant nimmt mit einer Verkehrsfläche von rund 9,1 m² für einen Kombi der oberen Mittelklasse vergleichsweise viel Raum ein. Mit knapp 4,92 m Länge fällt er klassenübergreifend stattlich aus und ist insbesondere in engen Innenstädten nicht mehr sonderlich handlich. Das Leergewicht des Passat Variant 2.0 TDI R-Line 4MOTION DSG liegt bei rund 1,8 t. Damit ist der große Kombi zwar leichter als viele elektrifizierte Modelle, für einen reinen Verbrenner aber dennoch recht schwer. Das Vorbeifahrgeräusch beträgt 67 dB(A) und bewegt sich damit auf einem guten, aber nicht außergewöhnlich niedrigen Niveau.

3,6 Autokosten

3,6 Monatliche Gesamtkosten

Von einem Volkswagen hat sich der VW Passat beim Blick in die Preisliste inzwischen weit entfernt – besonders wenn es sich dabei wie im Falle des Testwagens um den Topdiesel in der R-Line-Ausstattung handelt. Für den 193 PS starken Diesel

mit Allradantrieb sind mindestens 63.495 Euro fällig. Mit einigen Extras steigt der Preis wie beim Testwagen auf über 70.000 Euro. Immerhin fällt die Serienausstattung der R-Line-Ausführung bereits sehr umfangreich aus und umfasst neben zahlreichen Komfort- und Assistenzsystemen auch einige sportlich gestaltete Details.

Die Kfz-Steuer beträgt 319 Euro pro Jahr. Bei der Versicherung ist der Passat in der Haftpflicht mit Typklasse 14 vergleichsweise günstig eingestuft. Die Teilkaskoeinstufung fällt mit Klasse 24 durchschnittlich aus, während die Vollkaskoklasse 26 eher zu den höheren zählt.

Die Ölwechselintervalle richten sich nach Fahrleistung, Einsatzbedingungen und Fahrstil. Bei flexiblem Service fordert

die Wartungsanzeige den Ölwechsel bedarfsgerecht an, spätestens jedoch nach 30.000 km oder zwei Jahren. Häufige Kurzstrecken und Kaltstarts können das Intervall verkürzen.

✗ Die Fahrzeuggarantie beträgt wie bei VW üblich lediglich 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung und lässt sich nur gegen teils happige Aufpreise auf bis zu 5 Jahre und maximal 150.000 km erweitern.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Passat Variant 1.5 eTSI ACT Trend DSG	Passat Variant 1.5 eHybrid Trend DSG	Passat Variant 2.0 TSI Style DSG	Passat Variant 2.0 TSI R-Line 4MOTION DSG	Passat Variant 1.5 eHybrid Business DSG	Passat Variant 2.0 TDI Trend DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1984	4/1984	4/1498	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	150 (204)	195 (265)	200 (272)	90 (122)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	110	-	-	130	-
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	350/1500	320/1500	400/1650	400/1500	320/1600
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	220	232	250	225	212
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3 l S	1,2 l S 12,8 kWh	6,8 l S	8,0 l S	1,3 l S 13,0 kWh	4,8 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)		19,7 (n)			19,7 (n)	
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	120	28	154	181	30	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/22/21	13/24/22	12/22/21	13/25/24	13/24/22	13/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]				259	30	
Preis [Euro]	42.930	53.490	56.605	65.525	62.415	44.555

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6e, 2x SCR-Kat, DPF

Hubraum	1.968 ccm
Leistung	142 kW/193 PS
Maximales Drehmoment	400 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß	153 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.917/1.849/1.521 mm
Leergewicht/Zuladung	1.765/555 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	690/1.920 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.200 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Slowakei, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,8 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße	235/45 R18 94W
Reifen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric
Wendekreis	12,0 m
Autotest-Verbrauch	5,8 l/100 km
Reichweite	1.134 km
Innengeräusch 130 km/h	65,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.774/546 kg
Kofferraum normal	575 l
geklappt/dachhoch	1.060/1.665 l

Kosten

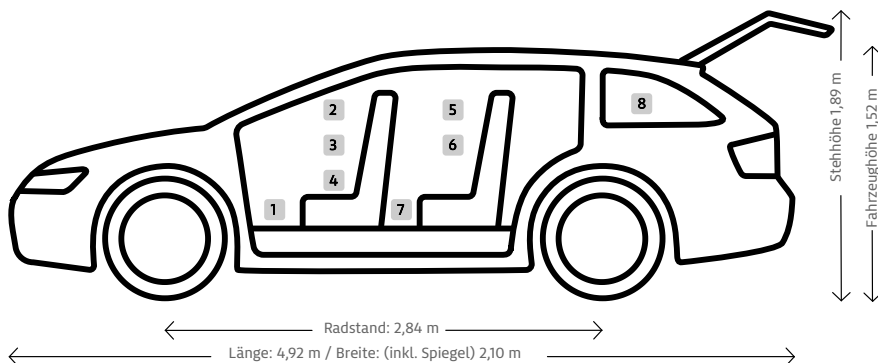
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	154 Euro
Fixkosten	211 Euro
Werkstattkosten	95 Euro
Wertverlust	750 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.210 Euro
Steuer pro Jahr	319 Euro
Versicherungs-Typklassen	14/26/24
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	63.495 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 07.05.2026
Testwagenpreis inkl.	70.965 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	2.507 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	2768

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,95 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,12 m Person
3 Innenbreite vorn 145 cm
4 Sitzhöhe vorn 41 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 2,02 m Person
6 Innenbreite hinten 141 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 2,20 m Person
(Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 575 - 1.665 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk
Scheinwerfer LED
Abbiege-/Kurvenlicht
Fahrlicht-/Wischerautomatik
Fernlichtassistent
statisch/dynamisch
Tempomat/Limiter/ACC
Einparkhilfe vorn/hinten
Parklenkassistent
Rückfahrkamera/360°-Kamera
Head-up-Display
Schlüsselloses Zugangssystem
Elektrische Heckklappe

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten
Kopfairbags vorn/hinten
Zentralairbag
Spurwechselwarnung
Ausstiegswarnung
Querverkehrswarnung hinten

Innen

Navigationssystem
USB vorn/hinten
Apple CarPlay / Android Auto
Induktive Ladeschale
Klimaanlage/-automatik
Standheizung/-klimatisierung
Elektr. Fensterheber vorn/hinten
Autom. abblend. (Fahrerseite)
Innen-/Außenspiegel
Außenspiegel elektr. anklappbar
Höheneinstellbarer
Fahrer-/Beifahrersitz
Elektr. Sitze vorn links/rechts
Lordosenstütze links/rechts
Sitzheizung vorn/hinten
Lenkradheizung
Rücksitzlehne geteilt klappbar
Ambientebeleuchtung vorn/hinten

Außen

Anhängerkupplung
Metalllackierung
Schiebedach/Panoramaglasdach

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	1,7
Autokosten	3,6
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	1,9
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	2,4
Licht und Sicht	2,2
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen	1,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,7
Kofferraum-Variabilität	1,9
Innenraum	2,0
Bedienung	2,3
Multimedia	1,1
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	1,5
Innenraum-Variabilität	2,8
Komfort	1,6
Federung	1,9
Sitze	1,6
Innengeräusch	2,1
Klimatisierung	1,1
Antrieb	1,8
Fahrleistungen	1,7
Laufkultur	2,2
Getriebe	1,8
Fahreigenschaften	1,7
Fahrstabilität	1,5
Lenkung	1,4
Bremse	2,0
Sicherheit	1,2
Aktive Sicherheit	1,0
Passive Sicherheit	0,9
Kindersicherheit	1,7
Sicherheit ungeschützte Personen	2,2
Umwelt	2,6
Verbrauch	2,6
Umwelteinfluss	2,6

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

Stand: 31.07.2026

Test und Text: Dipl.-Ing. Alexander Werner

Bildergalerie

