



VW Passat Variant 2.0 TDI Business DSG

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Für VW hat der Passat als Modell mit Verbrennungsmotor seinen Zenit schon überschritten. So dünnt man bereits bei den Varianten aus - eine Limousine gibt es nicht mehr - und der elektrische Erbe ID.7 zieht auf den Straßen schon seine Runden. Dabei gehen die Wolfsburger eigentlich keine Kompromisse mit dem neuen Passat Variant ein, denn technisch ist er auf dem neuesten Stand. Es gibt alle aktuell bei VW verfügbaren Assistenten und Komfortfeatures. Entsprechend angenehm fährt es sich mit dem großen Kombi. Dabei muss man das Modell noch gar nicht mal für teures Geld aufrüsten, schon das Standardfahrwerk bietet einen guten Komfort und eine sichere Straßenlage. Freilich lässt sich beides mit den adaptiven elektronischen Dämpfern (DCC pro) noch steigern. Genauso luxuriös kann es im Innenraum zugehen, wenn man sich die Massage für die Vordersitze oder das große Panorama-Glasschiebedach gönnt. Allerdings wird es dann schnell erschreckend teuer, gerade wenn man eigentlich nur bestimmte Extras haben möchte. VW verpackt die meisten Optionen in Pakete und zwingt damit die Käufer, für mehr Features zu bezahlen, als sie eigentlich benötigen. Zumal sich die Preisvorteile durch die Paketschnürungen in Grenzen halten. Immerhin: In der Business-Ausstattung erhält man selbst mit wenigen Extras ein stimmiges Fahrzeug, wie der Testwagen zeigt, der mit nur vier Optionen auskommt. Einen wichtigen Anteil am guten Gesamteindruck hat der Motor - der 2,0-l-Turbodiesel ist mit seinen 150 PS und 360 Nm Drehmoment angemessen kräftig, vor allem aber sparsam (5,0l/100 km im Ecotest) und sauber. Die Laufkultur geht auch in Ordnung und so kann man lange Strecken entspannt abspulen. Dank 66-l-Tank sogar 1.320 km am Stück - zumindest theoretisch. **Konkurrenten:** u.a. Audi A6 Avant, BMW 5er touring, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi, Volvo V90.

- ⊕ reichlich Platz für Insassen und Gepäck, gute Ausstattung mit praktischen Details, viele Assistenten lieferbar, sicheres und angemessen komfortables Fahrwerk, niedriger Verbrauch und geringe Schadstoffemissionen
- ⊖ nur zwei Jahre Garantie, teuer in der Anschaffung, sinnvolle und praktische Extras oft nur in teuren Paketen verfügbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,8

AUTOKOSTEN 3,3

Zielgruppencheck

	Familie	2,2
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,2
	Transport	1,7
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,0

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

⊕ In letzter Zeit musste sich so manches neue VW-Modell teils viel Kritik gefallen lassen. Der Grund: Arge Kostenoptimierung im Innenraum, Optik und Haptik passten nicht länger zum Preis. Aber wie schon beim ID.7 scheint VW die Beschwerden ernst genommen zu haben, denn der Innenraum des neuen Passat Variant ist nicht nur gut verarbeitet, sondern auch mit seiner Materialauswahl schick eingerichtet. 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 perfekt verkleidet, die Fahrwiderstände werden damit reduziert. Die verbleibenden Lücken dienen der Kühlung, beispielsweise für die Abgasanlage.

2,6

Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,0 l/100 km an, ergibt sich mit dem 66 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 1.320 km - ein beachtliches Resultat. Der AdBlue-Tank fasst großzügige 19,5 l, muss daher nur selten befüllt werden - und wenn klappt das praktisch über den Stutzen unter der Tankklappe. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei angemessenen 590 kg - das reicht locker für vier Leute samt schwerem Gepäck. Auf dem Dach gibt's serienmäßig praktische Schienen, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 100 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 90 kg betragen, das reicht auch noch für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes.

Und wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu zwei Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (sonst die üblichen 750 kg). Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen - außer man hat eine der zahlreichen Optionen gewählt: VW bietet gegen Aufpreis Runflat-Reifen (AirStop), ein Notrad oder sogar ein Reserverad in Fahrbereifung. Bei letzteren beiden oder in Verbindung mit Winterreifen ab Werk sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber im Fahrzeug verstaut. Die Außenmaße sind alles andere als kompakt, mit 2,10 m Breite und 4,92 m Länge fährt man nicht mehr mühelos durch enge Innenstädte. Der recht große Wendekreis von 11,9 m ist dabei keine Hilfe.

2,4

Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des Passat Variant recht gut überblicken. Schätzen muss man vor allem nach vorn, weil die Vorderkante vom Fahrerplatz aus nicht exakt 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 - 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 - insbesondere die Rückfahrkamera ist also eine hilfreiche Ausstattung.

Der Passat Variant ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis erhält man ein Matrix-System, das über einen zuverlässig abblendenden dynamischen Fernlichtassistenten verfügt (nicht im Testwagen). Zusätzlich gibt es ein "mitschwenkendes" Kurvenlicht und separat ein in den

Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht. Das Standard-Lichtsystem gefällt mit einer ausreichend hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung, dass man aber die Leuchtwerte über das Konfigurationsmenü bei Beladung manuell nachjustieren muss, ist ein Unding. Man hat mit dem



Die breiten Dachsäulen und nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

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. Eine automatische Abblendfunktion ist für den Fahreraußenspiegel Serie, für die Beifahrerseite gibt es diese nicht.

⊕ Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht VW mit den üblichen Assistenzsystemen auszugleichen. So gibt es serienmäßig Parkensoren an Front und Heck, einen Parkassistenten und eine Rückfahrkamera mit Reinigungsdüse. Optional erhält man weitere Kameras für ein 360-Grad-Rundumbild und eine Memory-Funktion für den Parkassistenten; mit ihm kann man Parkvorgänge abspeichern und das Auto dann eigenständig wiederholen lassen. Mit dem Park Assist Pro kann man die Parkvorgang auch fernbedient ablaufen lassen, benötigt dafür nur ein Smartphone und die VW-App.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Im neuen 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 werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe.

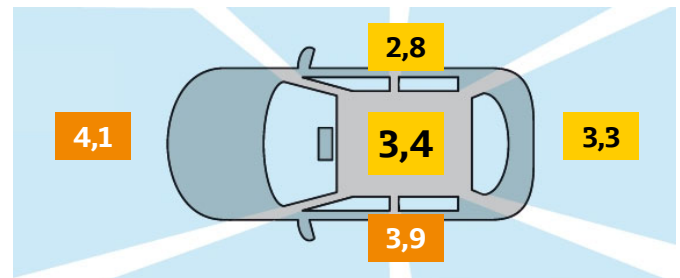
Unter anderem mit Leuchten unter den Außenspiegeln wird das Umfeld erhellt, Wer in die Optionsaußenbeleuchtung und den schlüssellosen Zugang investiert (beides nicht im

1,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil üppige 575 l unter der Kofferraumabdeckung. Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position lassen sich 95 l davon abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 745 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 13 Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 1.060 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.665 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden. Dort finden noch etwa 45 l in der Reserveradmulde Platz.

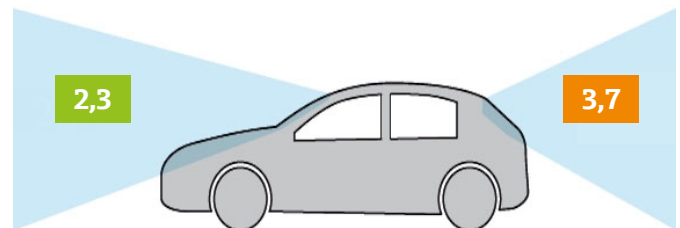
Rundumsicht

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.



Testwagen), wird schon bei Annäherung ans Auto über ein Starten der animierten Beleuchtung rund um den Passat begrüßt.

Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den Passat Variant unerlaubt zu öffnen und zu starten.



Mit 575 l Volumen bietet der Kofferraum des Passat Variant sehr viel Platz für das Gepäck.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, gegen Aufpreis auch elektrisch angetrieben. In Verbindung mit dem schlüssellosen Zugang kann die Heckklappe auch per Fußschwenk unter die Heckschürze bedient werden (Option). 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 – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man darunter noch 95 l Stauraum zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere Stufe auf 10 cm an. 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.

1,9 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 zwar Führungen in den Seitenverkleidungen haben, aber



Die niedrige Ladekante erleichtert das Be- und Entladen des Kofferraums.

theoretisch eingeklemmt werden könnten. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens sowie zwei Taschenhaken zur Verfügung.

1,9 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Als VW mit einem komplett neuen Bediensystem im Golf VIII und ID.3 kam, hagelte es reichlich Kritik. Einerseits ist es manchmal nicht leicht, sich auf Neues einzulassen. Andererseits hat VW anfangs auch großen Raum für Beanstandungen gegeben: Viel zu langsam, nicht ausgereift, voller Bugs und das einzig zuverlässige waren die regelmäßigen Abstürze. Aber die Wolfsburger haben dran gearbeitet, die Kritik ernst genommen und inzwischen ein System zur Reife gebracht, das trotz seines enormen Funktionsumfangs im Alltag stabil und sinnvoll funktioniert. Es sind Shortcuts an der richtigen Stelle hinzugekommen und es gibt praktische Individualisierungsmöglichkeiten. Parallel dazu wurde die Rechenleistung der Hardware signifikant erhöht.

Im neuen Passat Variant kommt der aktuelle Softwarestand zum Einsatz, wie er schon im ID.7 präsentiert wurde. Das System im Testwagen hat so schnell und stabil gearbeitet, wie man das erwartet. 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 vielen 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 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 eines 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 oder gegen Aufpreis elektrisch eingestellt werden, verfügen dann über eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen für die Fahrerseite. Weitere Vorteile des Passat gegenüber den ID-Modellen: Das Lenkrad hat mechanische Tasten und nicht nur Sensorflächen, die 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 Automatikfunktion und zuverlässigem Einklemmschutz.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung können endlich wieder überzeugen. Die Bedienbarkeit hat sich gegenüber den ID-Modelle etwas verbessert. Weiterhin ist aufgrund des enormen Funktionsumfangs des Bediensystems etwas Eingewöhnungszeit notwendig.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ So ziemlich alles, was es aktuell bei VW im Multimediabereich gibt, ist auch für den Passat Variant zu haben. Für manches muss man aber Aufpreis zahlen. Wobei Details wie ein gegen Aufpreis von 12,9 auf 15 Zoll vergrößerter Infotainment-Bildschirm nicht überlebensnotwendig sind. Optional erhält man ein Soundsystem von Harman Kardon mit zehn Lautsprechern, einem zusätzlichen Subwoofer und 700 Watt Gesamtleistung, welches das schon gute serienmäßige Soundsystem erweitert. Serie sind das Navigationssystem mit Online-Funktionen wie Live-Traffic, digitaler Radioempfang (DAB+), Smartphone-Anbindung via Bluetooth, Android-Auto und Apple CarPlay (auch kabellos), USB-C-Anschlüsse, die erweiterte Sprachsteuerung und eine aktuell noch teilweise, künftig umfassende Integration des KI-Assistenten ChatGPT. Die induktive Ladeschale für Handys ist immer verbaut. Hinten

gibt es zwei weitere USB-C-Steckdosen als verbliebene Stromversorgung. Über die Handy-App kann man den Status seines Passat Variant abrufen, z.B. Standort, Tankfüllstand und anstehende Wartungen.

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.

1,9 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. Schön hell wird es mit dem optionalen Panorama-Glasschiebedach, das auf Wunsch viel Licht in den Innenraum lässt.

1,4 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. Das optionale Panorama-Glasschiebedach reicht auch bis über die Rücksitze und erlaubt eine famose Aussicht gen Himmel.



Im Fond finden sogar Personen bis zu einer Körpergröße von 2,05 m Platz.

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 auch induktiv geladen; die Ladeschale ist selbst für 6-Zoll-Geräte groß genug

dimensioniert. Die Türfächer fassen vorne 1,5 l-, hinten 1 l-Flaschen. Das Handschuhfach ist groß genug und beleuchtet, jedoch nicht gekühlt und auch nicht abschließbar; es ist mit feinem Filz ausgeschlagen, damit sein Inhalt keine Klappergeräusche verursachen.

2,0 KOMFORT

2,6 Federung

Gegen Aufpreis ist der Passat Variant mit adaptiven Dämpfern ausgestattet - diese sind im Testwagen jedoch nicht verbaut. Tatsächlich bietet auch das Standardfahrwerk einen angenehmen Federungskomfort. Es ist in der Summe ein guter Kompromiss für den Alltag, weil es ausreichend willig und fein 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 keine Unruhe ins Fahrzeug. Kopfsteinpflaster und

Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel spürt man, allerdings wird es nicht nervig. 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.

2,0 Sitze

⊕ Serienmäßig sind in der Business-Ausstattung ergoActiv-Sitze eingebaut. Diese sind alles andere als eine Verzichtserklärung, denn neben der ausziehbaren Oberschenkelaufgabe bieten sie auch eine Neigungseinstellung sowie Vierwege-Lordosenstützen. Eine "einfache" Massagefunktion ist Serie, gegen Aufpreis erhält man neben der elektrischen Sitzeinstellung samt Memory-Funktion für die Fahrerseite

eine vollwertige Massaggeeinheit über von oben bis unten in den Lehnen verteilte Druckelemente. Die Kopfstützen sind serienmäßig in Höhe und Längsrichtung justierbar. Die Sitze gefallen mit guter Konturierung sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition – lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. In der zweiten Reihe geht es nicht 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

⊕ VW führt in der Auflistung der Serienausstattung eine "erweiterte Innengeräuschdämpfung" an - wie viel das bringt, darüber kann man nur spekulieren, das Ergebnis ist aber überzeugend. Fährt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 65,6 dB(A) - das ist ein guter Wert, der sogar unter dem des zuvor getesteten elektrischen VW ID.7 liegt. Die Seitenfenster sind vorn wie hinten in schalldämmender Doppelverglasung ausgeführt (Option). Der

Fahrzeugboden ist einwandfrei verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man immerhin in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche deutlicher zu hören. Der Dieselmotor ist eigentlich die einzig deutlich zu vernehmende Geräuschquelle, klingt gerade unter Last und bei hohen Drehzahlen angestrengt. Windgeräusche sind allenfalls bei Autobahntempo hörbar.

1,3 Klimatisierung

⊕ Die Dreizonen-Klimaautomatik ist beim Business-Passat Variant Serie, für die Rückbank gibt es eine eigene Einstellmöglichkeit. Die Intensität des Automatikmodus kann in drei Stufen vorgewählt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung, allerdings lässt sich für die mittigen Luftausströmer lediglich die Temperatur, nicht

aber die Luftmenge separat wählen. Beheizte Sitzgelegenheiten vorn oder hinten kosten extra, ebenso eine Sitzlüftung für die Vordersitze. Soll sich das Lenkrad elektrisch erwärmen, muss man dafür genauso Aufpreis bezahlen wie für eine Standheizung oder eine drahtlos beheizte Windschutzscheibe. Immerhin sind die getönten hinteren Scheiben Serie. Rollos in den hinteren Türen gibt es nur im teuren Komfortpaket.

⊖ Die Lüftungsdüsen im Armaturenbrett haben keine Drehrädchen, man kann die Luftmenge nicht unabhängig von der Strömungsrichtung justieren.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 2,0-l-TDI hat sich im Volkswagenkonzern inzwischen zum Standard-Aggregat unter den Vierzylinder-Dieselmotoren entwickelt. Hier im Testwagen-Passat Variant leistet der Turbodiesel 150 PS und bringt ein maximales Drehmoment von 360 Nm auf die Kurbelwelle; wer ein paar Euro sparen möchte, kann das selbe Aggregat auch mit 122 PS ordern. Da das stärkere Aggregat den großen Kombi zwar flott, aber nicht überbordend mobilisiert, sind spätestens im Anhängerbetrieb die paar Pferdestärken mehr sicherlich gut angelegt. Mit dem 150-PS-TDI liegt die Beschleunigung von 0 auf 100

km/h bei 9,3 s und ist eine Höchstgeschwindigkeit von 223 km/h möglich (Herstellerangaben). Für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h wurden 6,8 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen 5,3 s. Damit lässt sich der Passat Variant durchaus souverän fahren. Bei niedrigen Drehzahlen zeigt der Motor leicht verzögertes Ansprechen, ansonsten reagiert er recht spontan auf Gasbefehle. Das Anfahren klappt angemessen schnell, das um geschmeidiges Anfahren bemühte Doppelkupplungsgetriebe und das schwere Auto sind aber nicht die Spontansten.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Turbodiesel entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich ausreichend nachdrücklich. Unter 1.800 1/min spricht er etwas träge an, darüber dann fühlt er sich wohl und werkelt nach Kräften, um den mit gut 1,6 t leer schon recht gewichtigen Kombi in Schwung zu bringen. Bei Drehzahlen über 3.500 1/min lässt die

Leistungsabgabe spürbar nach. Wer bis über 4.000 1/min beherzten Schub möchte, muss zur stärkeren Variante mit 193 PS greifen - die kommt dafür bei niedrigen Drehzahlen schwerer in Schwung. Die Laufkultur hat gegenüber dem Vorgängermotor mit gleicher Leistung 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 Benzinmotor 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.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-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 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. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe, indem man den rechten Lenkstockhebel 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 sehr lange Übersetzung bedeutet jedoch auch bei sieben Gängen nennenswerte Drehzahlsprünge. Der Motor kommt damit aber gut zurecht, auch im höchsten Gang hat er noch genug Kraft zum Beschleunigen und muss nicht immer sofort zurückschalten, sobald der Fahrer einen Beschleunigungswunsch gibt. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 1.950 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der neue Passat Variant mit Serienfahrwerk liegt sicher auf der Straße und lässt sich weder von engen Kurven noch von Ausweichmanövern 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 beherrscht an, hat dies insbesondere beim Abbiegen schnell mal durchdrehende Vorderräder zur Folge - die Traktionskontrolle bringt die Räder schnell unter Kontrolle,

das hohe Drehmoment des Motors und das hohe Fahrzeuggewicht sind aber eine Herausforderung. Nicht ohne Grund kommt die stärkere Version des TDI immer mit Allradantrieb. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Passat Variant eine gute Vorstellung ab. Er zeigt eine einwandfreie Reaktion auf Lenkbefehle, geht dann in Phase 2 in moderates Untersteuern über. Suboptimal sind hauptsächlich die Ganzjahresreifen auf dem Testwagen, denn das ESP selbst ist geschickt abgestimmt und regelt im Hintergrund soweit es nötig ist. Eine Schleudertendenz zeigt sich nicht, der Fahrer hat dank guter Präzision ein sicheres Fahrgefühl und ist mit dem großen VW kontrolliert unterwegs. Auch dynamisch gefahren durchheilt der Wolfsburger zielsicher den Parcours und gibt sich keine Blöße.

2,1 Lenkung

Gegen Aufpreis gibt es für den Passat Variant eine Progressivlenkung, welche über eine unterschiedlich direkte Übersetzung je nach Lenkwinkel verfügt; damit reduziert sich der Lenkaufwand, ohne ein zu giftiges Ansprechen um die Nulllage zu erhalten. Die Option ist im Testwagen nicht verbaut.

⊕ 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 gefällt, wie auch die Zentrierung. Damit ist man zielgenau unterwegs, die Präzision ist gut. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt der Testwagen 2,7 Lenkradumdrehungen; mit der optionalen Progressivlenkung würden sich die Lenkradumdrehungen auf etwa 2,2 reduzieren.

3,6 Bremse

Unter dem Aspekt eines möglichst kurzen Bremswegs sind die optionalen Ganzjahresreifen auf dem Testwagen keine gute Idee. Das Bremssystem im Passat Variant wäre mit entsprechend optimaler Bereifung für Anhaltewege um die 35 m gut - mit dem Testwagen ergeben sich jedoch 38,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das Bremssystem zeigt sich dabei dank Scheibenbremsen rundum standhaft. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,0 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Passat Variant bringt viele Assistenten schon serienmäßig mit. Immer dabei sind der Notbremsassistent, der Spurhalte- und Spurwechselassistent sowie die Verkehrszeichenerkennung, ebenso die automatische Distanzregelung ACC. Die Parksensoren versorgen den intelligenten Parkassistenten mit Informationen. Das Spurwechselsystem 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. Ebenfalls gegen Aufpreis ziehen über das Assistenzpaket "IQ.DRIVE" der Travel Assist, der Lane Assist mit Spurführung und die Rundumsicht-Kameras in den Kombi ein. Dann ist auch der Emergency Assist dabei, der im Notfall eigenständig das Fahrzeug zum Stehen bringt, wenn der Fahrer keine Reaktion mehr zeigt. Ein Head-Up-Display gibt es als weitere Option, die Projektionsfläche ist aber deutlich kleiner als bei den ID-Modellen.

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.

0,8 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 und einen neuen Centerbag zwischen den vorderen Insassen bringt der große Kombi immer mit. Die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis, Knieairbags dagegen

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	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Option (direkt messend)

sind nicht lieferbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 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. Serienmäßig gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, 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 auto-

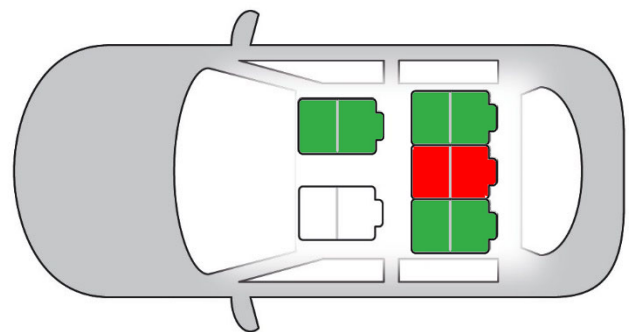
matisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar. Vier stabile Verzurrsen ermöglichen das Sichern schweren Gepäcks. Ein Kofferraum-Trennnetz ist Serie, ebenso Reflektoren in den vorderen und hinteren Türverkleidungen, welche bei Dunkelheit vor offenen Türen warnen.

1,7 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 Isofix-befestigungen 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 entweder über versenkte Stellschrauben direkt in den Türen oder über zwei Tasten in der Fahrertür aktiviert werden - eine praktische Lösung.

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.

2,0

UMWELT/ECOTEST

2,9

Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der neue Passat Variant mit dem 150-PS-TDI, Frontantrieb und Doppelkupplungsgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,0 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 156 g/km, wofür der Wolfsburger 31 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Passat Variant TDI sehr sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,5 l, außerorts bei 4,4 l und auf der Autobahn bei 5,7 l Diesel alle 100 km.

1,0

Schadstoffe

⊕ Der Passat Variant 2.0 TDI ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6e homologiert. Der Testwagen kann die gesetzlichen Grenzwerte problemlos unterbieten, so sauber durchläuft er die Ecotest-Messungen. Selbst die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Dabei spielt es keine Rolle, ob man gemütlich dahinrollt oder die volle Leistung fordert, die NO_x-Emissionen steigen dank zweier SCR-Katalysatoren kaum an, der Lohn sind volle 50 Punkte im Bereich Schadstoffe. Die Partikelemissionen fallen durchgängig sehr niedrig aus. Zusammen mit den 31 Zählern

Verbrauch

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

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

aus dem CO₂-Bereich erzielt der Passat Variant TDI gute 81 Punkte und somit locker vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von VW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzen.

3,3

AUTOKOSTEN

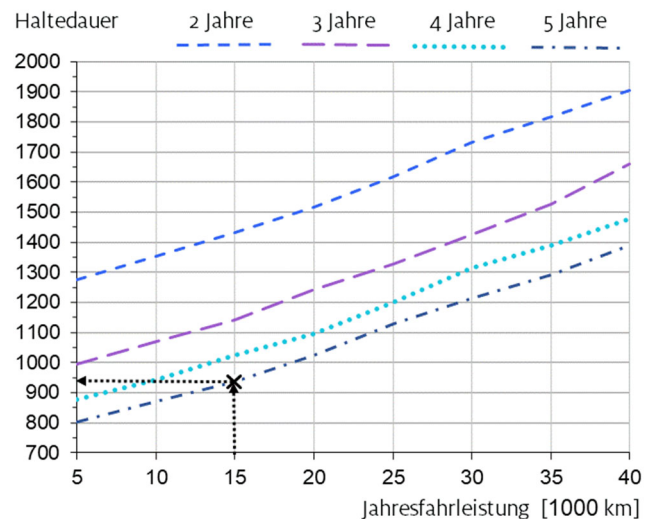
3,3

Monatliche Gesamtkosten

Da reibt man sich schon die Augen, wenn man den Preis sieht, den VW für einen durchschnittlich motorisierten Passat Variant in der zweitniedrigsten Ausstattungslinie Business haben möchte, obwohl im Falle des Testwagens nur vier (!) Optionen gewählt wurden: 53.070 Euro. Und selbst dieser Preis hat die Wolfsburger Vertriebler nicht davon abgehalten, im Winter 2024 den Preis weiter zu erhöhen, so dass er ab Dezember sogar bei 53.665 Euro liegt. Immerhin fällt die Serienausstattung schon recht gut aus, so dass man mit den erwähnten wenigen Extras insgesamt gut leben kann. Der Diesel erweist sich als sinnvolle Motorisierung, ist er doch kräftig genug und vor allem sparsam. Die Steuer liegt bei 260 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind günstig (Haftpflicht 14) bis relativ teuer (Teilkasko 23, Vollkasko 25). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 937 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Passat Variant 1.5 eTSI ACT DSG	Passat Variant 1.5 eHybrid DSG	Passat Variant 2.0 TSI R-Line 4MOTION DSG	Passat Variant 1.5 eHybrid 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 (NEFZ/WLTP)	5,4 S	0,4 S	8,1 S	0,4 S	4,8 D	4,9 D	5,7 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	122	8	183	9	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]	85	30	0	30	260	260	309
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	804	896	1115	1031	843	925	1056
Preis [Euro]	41.665	52.405	62.990	65.045	43.490	50.510	59.845

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/100 km pro t]	3,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,7 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	348/642/1.009
• Dachlast/Anhängelast [kg]	61/1.212
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,09
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [l/100 km]	77,7
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	196

HERSTELLERANGABEN	
4-Zyl.-Turbodiesel (Reihe), Euro 6e, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	134 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.917/1.849/1.521 mm
Leergewicht/Zuladung	1.682/568 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	690/1.920 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Bratislava

ADAC Messwerte	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Vector 4 Seasons
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	5,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/4,4/5,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	133 g/km (WTW* 156 g/km)
Reichweite	1.320 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.650/590 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	575/1.060/1.665 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	75 Euro
Fixkosten	136 Euro	Wertverlust	601 Euro
Monatliche Gesamtkosten			
Steuer pro Jahr			
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK			
Basispreis Passat Variant 2.0 TDI Business DSG			

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 29.04.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	53.070 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	14.258 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5)

gut (1,6 – 2,5)

befriedigend (2,6 – 3,5)

ausreichend (3,6 – 4,5)

mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG	
TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	1.305 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.020 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/595 Euro (Paket)°
Head-up-Display	1.285 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.500 Euro (Paket)

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/630 Euro (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3 Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (Fahrerseite)
Sitzheizung vorn/hinten	520 Euro° (Paket)/2.030 Euro (Paket)
Lenkradheizung	520 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.260 Euro
Metalllackierung	ab 855 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.430 Euro

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	1,8
AUTOKOSTEN	3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,0	Motor/Antrieb	1,9
Verarbeitung	2,0	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	1,0	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	3,6
Innenraum	1,9	Sicherheit	1,0
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,3	Passive Sicherheit - Insassen	0,8
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot hinten	1,4	Fußgängerschutz	2,2
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	2,0
Komfort	2,0	Verbrauch/CO2	2,9
Federung	2,6	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,0		
Innengeräusch	2,2		
Klimatisierung	1,3		

Stand: November 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer