



VW Passat Variant GTE DSF

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Zuerst kam 2014 der Golf als GTE auf den Markt, ein Jahr später dann der Passat mit dem praktisch gleichen Antrieb. Dieser setzt sich aus einem Vierzylinder-Turbobenziner und einem Elektromotor zusammen. Wobei jeder für sich oder beide gemeinsam ihre Leistung an das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe abgeben können. Das Zusammenspiel der Motoren und des Getriebes klappt insbesondere im Passat sehr geschmeidig. Nun mit dem Facelift des Passat wurde die GTE-Variante weiter optimiert, für bessere Abgaswerte erhielt der 1,4 I-TSI einen Partikelfilter und für mehr elektrische Reichweite der E-Motor eine größere Antriebsbatterie an seine Seite. Die Schadstoffwerte sind jetzt tatsächlich besser und die Reichweite um etwa 30 Prozent größer. Die Verbesserungen stehen also nicht nur auf dem Papier, sondern kommen auch in der Praxis an; der Einsatzradius des Passat GTE hat sich erweitert, denn ein Plugin-Hybrid macht vor allem dann Sinn, wenn er möglichst viel elektrisch bewegt werden kann. Aber auch auf längeren Strecken kann der GTE gegenüber einem reinen Benzinern punkten: Fährt man mit aktivierter Navigation und belässt der Fahrer die automatischen Einstellungen, setzt der Antrieb die elektrische Energie so ein, dass am Ziel die Batterie leer ist und unterwegs möglichst wenig Benzin verbraucht wurde. Bei täglichen Touren weit jenseits der 100 Kilometer ist der neue 150 PS-Diesel aber die effizientere Wahl, weil schnelle Zwischenladungen mit dem GTE nicht möglich sind. Das Laden des GTE ist eine zähe Angelegenheit (maximal 3,7 kW möglich) und sinnvollerweise eine Sache für die Nacht.

Durch den aufwendigen Antrieb entstehen kaum Nachteile für die Passat-Nutzer. Die praktischen Eigenschaften der Passat-Modelle bleiben erhalten, der Kofferraum wird nur wenig kleiner und bei der Ausstattung gibts kaum Einschränkungen. Zwei davon sind aber schade, denn die beheizbare Frontscheibe ist ungemein praktisch und der gestrichene Subwoofer half mit beim guten Ton des Soundsystems - ohne diesen kann man sich den hohen Aufpreis sparen. Weiterhin verfügbar ist aber eine Anhängerkupplung mit vernünftiger Anhängelast (1,6 Tonnen) - keine Selbstverständlichkeit bei aktuellen Autos, wenn ein E-Antrieb an Bord ist. Einen Passat Variant GTE muss man sich aber leisten können und wollen, denn mit deutlich über 50.000 Euro muss man kalkulieren.

Konkurrenten: u.a. BMW 330e touring, KIA Optima SW Plug-In, Mercedes C300 e T, Skoda Superb Combi iV.

⊕ viel Platz trotz zusätzlicher Batterien, komfortables und sicheres Fahrwerk (optionales DCC), viele Assistenten lieferbar

⊖ hohe Anschaffungskosten, magere Serienausstattung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,7

Zielgruppencheck

Familie 2,4

Stadtverkehr 3,7

60+ Senioren 3,1

Langstrecke 2,3

Transport 2,4

Fahrspaß 2,6

Preis/Leistung 2,5

Ecotest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

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

3,0 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Passat Variant GTE im Ecotest bei etwa 48 km - VW gibt in den technischen Daten also etwas optimistisch eine elektrische Reichweite von 54 km (WLTP) bis 62 km (NEFZ) an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man alleine mit der 50 l-Tankfüllung etwa 720 km weit. Das Aufladen der Batterie (Kapazität 13,0 kWh) dauert über dreieinhalb Stunden bei 3,7 kW - der Passat GTE kann leider nur einphasig geladen werden; insgesamt werden für eine vollständige Ladung 12,15 kWh inklusive Ladeverluste benötigt. Das Ladekabel mit Typ-2-Stecker kostet Aufpreis.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 485 kg - das reicht für vier Erwachsene samt angemessen Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Die Stützlast auf der

⊖ Im Detail kann der Passat-Innenraum seinem Premiumanspruch aber nicht ganz gerecht werden; den Verkleidungen entweicht auf schlechten Straßen dezentes Knarzen, temperaturabhängig klappert es im Armaturenbrett an den darin verbauten Kästen des Head-up-Displays.

Anhängerkupplung kann bis 90 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Passat Variant GTE bis zu einem Gewicht von 1,6 Tonnen - das ist für ein Plugin-Hybrid-Modell nicht selbstverständlich und macht den Passat GTE zu einem vielseitigen Fahrzeug. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen, bei VW AirStop genannt, gibt es serienmäßig. Ein Not- oder Reserverad ist nicht lieferbar, es findet unter dem Kofferraumboden keinen Platz mehr. Der Wendekreis liegt bei 11,6 m, nicht schlecht für ein Fahrzeug der Mittelklasse; weniger praktisch in der Stadt ist die Breite von 2,09 m (inkl. Außenspiegel) und die Länge von 4,89 m.

2,2 Licht und Sicht

⊕ Dank seiner Kombi-Form kann man zumindest das Heck des Passat Variant recht gut überblicken, obwohl er ein nicht gerade kleines Auto ist. Der Beginn der Front entzieht sich dagegen dem Blick, hier ist gutes Abschätzen gefragt und sind die Parksensoren hilfreich. Die vorderen und seitlichen Dachsäulen sind nicht zu breit, die hintersten Säulen fallen



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

allerdings schon recht voluminös aus; überdies lassen sich die hinteren Kopfstützen nicht vollständig versenken und bleiben so teilweise im Sichtbereich durch die Heckscheibe - so fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung nur zufriedenstellend aus, aber dennoch besser als bei vielen Kompakten oder Limousinen. Bodennahe Hindernisse kann man vorn gut erblicken, hinten fällt das deutlich schwerer - die Rückfahrkamera (schmutzgeschützt unter dem VW-Emblem) ist eine Empfehlung, um hinter dem Passat nichts und niemanden zu übersehen. Die Heckkamera kann man um seitliche Kameras und eine an der Front ergänzen, aus den vier Perspektiven erstellt die Bordelektronik eine Live-Fahrzeugsansicht aus der Vogelperspektive. VW bietet weitere Assistenzsysteme, um den Fahralltag zu erleichtern und sicherer zu gestalten. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten, die sich um einen Parkassistenten ergänzen lassen, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Der optionale „Trailer-Assist“ unterstützt beim Rückwärtsfahren mit dem Anhänger.

LED-Scheinwerfer sind im Passat jetzt immer Serie; wer Kurven- und/oder Abbiegelicht möchte, muss zu den LED-Matrix-Scheinwerfern (IQ.LIGHT) greifen - für knapp 2.200 Euro Aufpreis exorbitant teuer, zumal mit dem Facelift die Scheinwerferreinigungsanlage weggelassen wurde. Über das Matrixsystem wird auch der dynamische Fernlichtassistent umgesetzt. Der Innenspiegel und der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.

2,6 Ein-/Ausstieg

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

⊖ Der Komfortzugang lässt sich nicht ohne Weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz

2,3 Kofferraum-Volumen

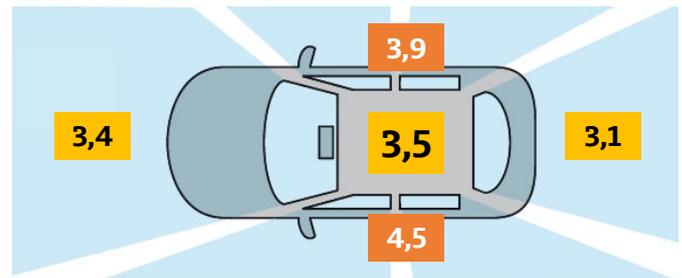
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 395 Liter. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 595 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 800 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.425 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden kann man etwa 50 Liter unterbringen.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

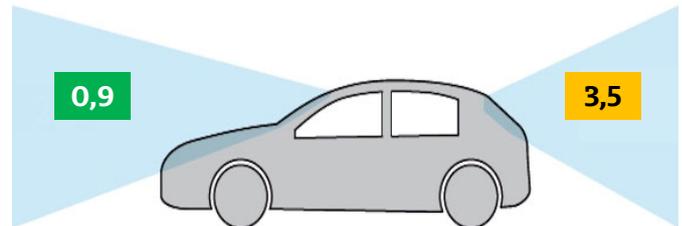
Rundumsicht

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.



und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Aufgrund der verbauten Hybridkomponenten ist der Kofferraum (395 l Volumen) des Passat GTE um 80 l kleiner als beim herkömmlich angetriebenen Passat-Modellen.

Die Ladekante liegt nur 63 cm über der Straße und damit sehr günstig. Aufgrund des darunter installierten Benzintanks kann der Ladeboden nur in der oberen Position eingebaut werden, damit ist die Ladekante weitgehend in einer Ebene mit dem Boden.

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

1,6 Kofferraum-Variabilität

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

sich jeweils ein ausklappbarer und ein fixer Haken. Ein Kofferraumtrennnetz und vier Verzurrösen sind Serie, der aufklappbare Boden oder das Schienensystem mit verschiebbarer Platte sind für den GTE jedoch nicht lieferbar. Ebenso fehlt die Möglichkeit, das Gepäckraumrollo unter dem Kofferraumboden zu verstauen, wenn man beispielsweise große Gegenstände transportieren will.

1,9 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Die allgemein gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Automatikhebels. Auch die Platzierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und allgemeine Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente inklusive der Lüftungsdüsen (Option) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente kann man nun nicht mehr individuell gegen Aufpreis durch ein großes TFT-Display ersetzen, dieses ist nun an das Discover Pro-Infotainmentsystem gekoppelt. Das neue Virtual Cockpit ist etwas kleiner und in seiner Darstellung weniger brillant als vor dem Facelift - dafür sieht es nun genauso wie im Polo aus. Das Instrumenten-Display bietet mehr Darstellungsmöglichkeiten als bisher. Analog oder digital, die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei.

VW gibt sich offensichtlich Mühe, die Bedienung seiner Fahrzeuge einfach und gut beherrschbar zu gestalten; kleine Hinweise wie das Handy nicht zu vergessen oder Tipps, welche Einstellungen die Musik am Handy im Fahrzeug am besten zu Geltung bringen, gehören auch dazu. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze komplett elektrisch eingestellt werden (Fahrerseite inkl. Memory). Es gibt vier Leseleuchten, aber keine Mittelleuchten; wählt man die Ambientebeleuchtung Plus, erhellt die Leuchtfläche vorn am Dachhimmel den Innenraum.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den Passat GTE gibt es serienmäßig das kleinere Navigationssystem "Discover Media", um die Sonderfunktionen des Plugin-Hybrid nutzen zu können. CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind jedoch nicht mehr verfügbar, auch gegen Aufpreis nicht. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine

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



Bis auf wenige Ausnahmen ist die Bedienbarkeit des Passats vorbildlich. Das Infotainment startet extrem langsam..

integrierte SIM-Karte (SIM-Schacht für eigene Karten wurde gestrichen). Ein USB-C-Anschluss wird immer verbaut, weitere kosten Aufpreis. Ebenso der DAB+ Empfang (sehr empfehlenswert) und eine erweiterte Sprachbedienung, die nun auch auf "Hallo Volkswagen" hört. Die digitalen Instrumente erhält man künftig nur noch in Kombination mit

dem Infotainmentsystem Discover Pro. Bei diesem sind der Festplattenspeicher sowie die Verbindungsmöglichkeiten über AndroidAuto und Apple CarPlay dabei, letzteres ist auch schnurlos möglich. Ein Jahr WeConnect Plus ist Serie, danach muss für die Dienste, die zuvor unter CarNet Dienste firmierten, regelmäßig gezahlt werden. VW bietet nun eine Personalisierungsfunktion über ein eigenes Nutzerprofil an, mit dem man sich theoretisch auch in anderen VWs (z.B. Leihfahrzeug) anmelden kann und dann alle persönlichen Einstellungen vorfindet. Darüber hinaus sind Verkehrs-Informationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit erhalten, auch Remote-Dienste wie die Standklimatisierung über die VW-App werden damit umgesetzt. In der Optionsliste findet man auch einen 230-V-Anschluss für die Rückbank sowie ein 700-W-Soundsystem.

⊖ Das Soundsystem muss jedoch ohne Subwoofer auskommen, weil dieser im Kofferraum des Plugin-Hybriden keinen Platz mehr findet. Obwohl die für die Soundkomposition im Innenraum nicht unerhebliche

Bassbox entfällt, verlangt VW noch immer 1.240 Euro (nur 85 Euro weniger als bei den Standard-Varianten) - für diesen hohen Aufpreis ist das Dynaudio Soundsystem nicht empfehlenswert.

Das überarbeitete Discover Pro Infotainmentsystem ist unfassbar langsam beim Start. War schon der Vorgänger nicht sehr flüssig in seinen Reaktionen, braucht es jetzt nach dem Fahrzeugstart durchaus eine Minute oder mehr, bis Eingaben mit weniger als ein bis zwei Sekunden Verzögerung umgesetzt werden; unmittelbar nach dem Start reagiert das System auf Eingaben gar nicht, nach und nach setzt es Berührungen um, manchmal mit ganz eigenen Ergebnissen, welche der Nutzer nicht wollte. Hier fühlt man sich an überwunden geglaubte Probleme der einstigen RNS 510 Systeme erinnert. Mit der Sprachsteuerung ist es ähnlich, auf "Hallo Volkswagen" gibt es die ersten Minuten keine Reaktion. Ein Knopfdruck auf die Sprachsteuerungstaste liefert dann die Erklärung: Das Sprachdialogsystem wird noch hochgefahren. Mit den Plugin-Hybrid-Einstellungen ist es ähnlich, zeitnah nach dem Start lassen sie sich nicht vom Fahrer beeinflussen.

1,8 Raumangebot vorn

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

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

1,9 Raumangebot hinten

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



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

2,6 Innenraum-Variabilität

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

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

2,0 KOMFORT

1,8 Federung

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

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

2,2 Sitze

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

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

2,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h beträgt 67,5 dB(A) - das ist ein zufriedenstellender Wert, aber nicht besonders niedrig. Der Testwagen ist mit Doppelverglasung ausgestattet, wobei VW bei allen Passat nicht nur die vorderen, sondern auch die hinteren Seitenfenster doppellagig verbaut (Verbundsicherheitsglas). Der Vierzylinder-Benziner läuft etwas rau und nur mäßig kultiviert, arbeitet aber recht leise bei niedrigen Drehzahlen. Bei mittleren und hohen Drehzahlen

vor allem unter Last wird er laut. Im GTE-Modus wird das Motorgeräusch künstlich unterstützt, dann erscheint der Motorklang kerniger und sportlicher - ganz im Sinne des Umweltschutzes nur im Auto und nicht außerhalb. Windgeräusche bleiben im Hintergrund, sie tragen nur dezent zu den allgemeinen Fahrgeräuschen im Innenraum bei, die auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht störend laut werden, so dass man sich immer gut unterhalten kann.

1,6 Klimatisierung

⊕ Der Passat GTE bietet serienmäßig eine Drei-Zonen-Klimaautomatik. Für die vorderen Plätze bzw. im Fond kann man aber nur die Temperaturen variieren, die Lüftungsstärke wird für alle gemeinsam reguliert. Die Intensität des Automatik-Modus kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, mittig, unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam; für den Fond gibt es hierzu keine Einstellmöglichkeiten. Die

Klimaautomatik verfügt über einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschtung automatisch steuern. Die Sitzheizung ist vorn wie hinten optional. Die Lenkradheizung sowie die Standheizung finden sich ebenso in der Optionsliste, wie auch getönte Scheiben hinten. Ein praktisches Extra wäre die Frontscheibenheizung, die zuverlässig Beschlag schnell entfernt oder verhindert - leider ist sie für den Passat GTE nicht lieferbar.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner im Passat GTE leistet 156 PS und maximal 250 Nm Drehmoment. Zusätzlich ist zwischen Verbrenner und Getriebe ein Elektromotor mit 115 PS verbaut, der die Systemleistung zumindest zeitweise auf stramme 218 PS und 400 Nm maximales Drehmoment hebt. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine den Vortrieb besorgen. Der doppelte Antrieb setzt den Passat durchaus flott in Bewegung, obwohl schon als Leergewicht knapp 1,8 Tonnen in Schwung gebracht werden müssen. VW

verspricht 7,6 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 222 km/h. Gemessene 3,9 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein sehr guter Wert, so können beispielsweise Überholmanöver auf der Landstraße zügig und sicher umgesetzt werden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in etwa einer Sekunde. Der Passat GTE kann mit seinem gut ansprechenden Motor und der nachdrücklichen Kraftentfaltung durchaus Fahrspaß bieten.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner mit 1,4 Liter Hubraum läuft akustisch wie auch gefühlt relativ rau, aber kultivierter als die Diesel im Passat. Beim Ausdrehen wird er laut und klingt wenig charmant - da der Benziner aber bis etwa 3.500 1/min zurückhaltend agiert, bekommt man das selten mit. Da beim

Gasgeben im Hybridmodus auch der E-Motor anfangs mit anschiebt, reagiert der Antrieb gut und schnell auf Gasbefehle. Einwandfrei ist der Antriebskomfort natürlich, wenn der GTE rein elektrisch unterwegs ist. Dann ist vom Elektromotor kaum mehr als ein leises Summen zu hören.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Passat GTE verbaut VW ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen - diese Zahl scheint im Zeitalter von Acht- oder sogar Zehngang-Automaten als Anachronismus, jedoch sind die Gänge weit genug gespreizt, um auch im sechsten Gang den Motor nicht zu hoch drehen zu lassen - bei 130 km/h arbeitet der Vierzylinder mit 2.300 1/min. Der Verbrenner wie auch der E-Motor haben ein breites, gut nutzbares Drehzahlband, so dass die etwas größeren Drehzahlsprünge für die Leistungsentfaltung kein Problem darstellen. Ob mehr Gänge tatsächlich weniger Verbrauch im Alltag mit sich bringen würden, weiß mangels Überprüfbarkeit wohl nur VW

selbst.

Wie auch immer, das Doppelkupplungsgetriebe wechselt seine Gänge meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Auch die Kriechfunktion funktioniert angenehm und gut. Die Schaltstufen lassen sich bei Bedarf auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet unauffällig und problemlos, Abstellen und Starten den Vierzylinders geschieht dank des E-Motors sehr geschmeidig.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Passat Variant GTE liegt sicher auf der Straße und fährt sich gelassen im Alltag. Er lässt sich von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht wirklich aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbau-bewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen, im Comfort-Modus sind sie etwas ausgeprägter, aber noch nicht störend; hier setzt sich der Passat deutlich vom Konzernbruder Skoda Superb ab, der mehr Karosseriebewegungen zulässt. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der

effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Passat Variant GTE eine tendenziell fahrdynamisch orientierte Vorstellung ab; das ESP greift recht spät ein und fängt dann fein regelnd das nach außen drängende Heck wieder ein - bei der GTE-Variante ist dieses Verhalten noch etwas ausgeprägter als bei den "Standard-Motorisierungen", man merkt hier das zusätzliche Gewicht im Bereich der Hinterachse. Der Fahrer wird zwar nicht bevormundet und ihm im Notfall effektiv geholfen, schreckhaft sollte er allerdings nicht sein.

1,9 Lenkung

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

2,6 Bremse

Der Passat GTE verfügt über eine standfeste Bremsanlage, die dem höheren Gewicht durch die Hybridtechnik gewachsen ist. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kombi 35,1 m im Durchschnitt (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein noch guter Wert. Die Bremse spricht gut an und ist fein dosierbar - allerdings nur bei Abforderung mäßiger Bremsleistung. Will man stärker verzögern, muss man erheblich fester aufs Pedal drücken, was durchaus gewöhnungsbedürftig ist. Davon abgesehen hat VW den Übergang zwischen Rekuperation, also der Bremswirkung durch den Elektromotor, und den Radbremsen gut abgestimmt.

1,7 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Passat kann man so gut wie jedes Assistenzsystem erhalten, das VW aktuell im Markenregal hat - das meiste natürlich gegen Aufpreis. Serienmäßig an Bord sind nur ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC, für die Kollisionswarnung und für den Notbremsassistenten; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das Fahrerassistenzpaket "Travel Assist" enthält zusätzlich einen Spurhalteassistenten und einen Spurwechselassistenten. Das Spurwechselsystem umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

immer an Bord, gegen Aufpreis erhält man ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen. Ebenfalls optional kann man ein Head-Up-Display ordern, das seine Inhalte aber nur auf eine kleine ausfahrbare Scheibe projiziert - in dieser Klasse sollte die Projektion auf die Windschutzscheibe direkt erfolgen.

Das Assistenzpaket enthält in Verbindung mit Automatikgetriebe zudem den „Emergency Assist“, der im Falle der Bewusstlosigkeit des Fahrers das Auto kontrolliert zum Stehen bringen soll, und den Stauassistenten, der im Stau unter günstigen Bedingungen dem Vordermann automatisch folgen kann.

⊖ Das "Head-Up-Display" ist aufgrund seiner billigen Konstruktion, der groben Justierbarkeit und der Schleifgeräusche beim Ein- und Ausfahren für den enormen Aufpreis von 565 Euro nicht zu empfehlen. Der Spurhalteassistent muss sichergehen, dass der Fahrer seine

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

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Passat 85 Prozent für gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2014 mit Vorfacelift-Modell, bestätigt bis 12/2016). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der Passat immer mit, die hinteren Seitenairbags und ein Knieairbag für den Fahrer kosten Aufpreis. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe, sie sollten weiter ausziehbar sein. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem

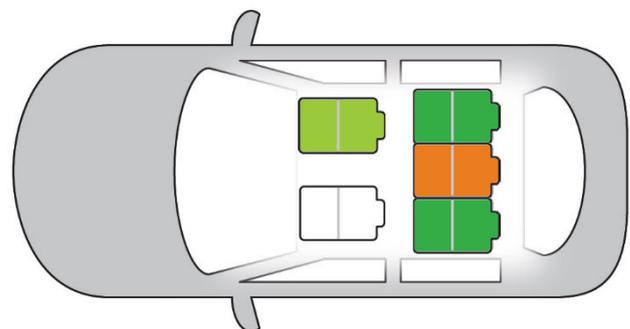
Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Gegen Aufpreis gibt es das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie). Ist ein Handy gekoppelt oder eine separate SIM-Karte eingelegt, wird nach dem Crash neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm werden 87 Prozent der Maximalpunkte für eine gute Kindersicherheit erzielt (Test 12/2014). Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, ebenso rückwärtsgerichtete bei gleichzeitiger Abschaltung der Beifahrerairbags. Die Befestigung gelingt leicht, lediglich bei hohen Kindersitzen gibt es unter Umständen Einschränkungen, weil sich die Kopfstütze nicht einfach abziehen lässt; Isofix-Halterungen sucht man auf dem Beifahrersitz vergebens. Auf der Rückbank kann man Kindersitze auf den äußeren Plätzen einfach angurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), für manche Kindersitze ist die Gurtgeometrie aber nicht ideal; komfortabler gelingt das Befestigen mit Isofix (und Ankerhaken), eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Haltepunkte der Gurte ungünstig verlaufen, die Polsterung einem sicheren Stand im Wege steht und keine Isofixhalterungen vorhanden sind.

Kindersitze

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



Notenskala

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

3,5 Fußgängerschutz

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

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

3,5 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Für viele Plugin-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Auf den Passat GTE trifft das auch zu - wobei man mit ihm schon einen recht weiten Einsatzbereich abdecken kann, weil er einen vergleichsweise effizienten Verbrennungsmotor an Bord hat und der Gewichtserschlag nicht zu groß ist. Als Hybrid genutzt, verbraucht er zumindest nicht mehr als der reine Verbrenner mit 1,5 l-TSI und Automatik. Vorteile kann der GTE jedoch erzielen, wenn stets die Batterie geladen wird, damit man möglichst viel elektrisch bzw. elektrisch unterstützt unterwegs ist. Wer oft weite Strecken fährt oder wenig Möglichkeiten zum Laden hat, sollte eher den neuen 150 PS Diesel ins Visier nehmen, der verspricht sehr sparsam und dank doppeltem SCR-System besonders sauber zu sein. Was der Diesel nicht bieten kann, ist die Möglichkeit, eine gewisse Strecke rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

Startet man mit dem GTE mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 48 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - VW gibt als Reichweite maximal 54 km an, was bei sehr verhaltener Fahrweise und vor allem innerorts geradeso möglich sein kann. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,2 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen Plugin-Hybriden in dieser Größe mittelmäßig, für ein reines Elektroauto wäre das schlecht.

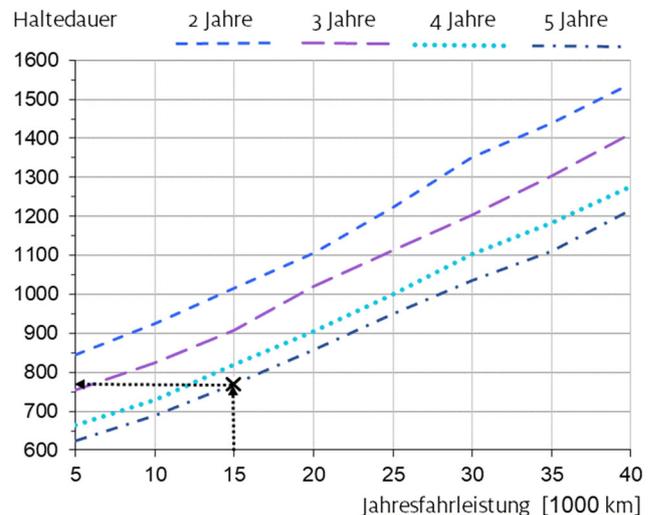
Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung halten), ergibt sich ein Benzinverbrauch von durchschnittlich 6,9 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Benzin-Konsum innerorts bei

6,3 l/100 km, auf der Landstraße ebenfalls bei 6,3 l/100 km und auf der Autobahn bei hohen 8,4 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit voller Batterie, dann verbraucht der Passat Variant GTE auf den ersten 100 km 11,2 kWh Strom und 3,9 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 169 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 548 g/kWh in Deutschland (2018 vom UBA veröffentlichter Wert). Im ADAC Ecotest gibt es dafür 27 von maximal 60 möglichen Punkten.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 768 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



3,6 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung - um die Grenzwerte der Euro 6d-TEMP Abgasnorm einzuhalten, verbaut VW einen Partikelfilter. Damit verbessert sich der Partikelaustritt deutlich und liegt nun in allen Betriebszuständen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten, jedoch werden die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz erreicht, so dass der GTE hier ein paar Punkte verliert. Auch die Emissionen anderer Schadstoffe wie NO_x und CO liegen auf niedrigem Niveau -

durchaus eine erhebliche Herausforderung bei einem Verbrennungsmotor, der nur zeitweise läuft. Führt der Passat GTE im Hybrid-Modus, bekommt er fast volle Punktzahl für seine niedrigen Schadstoffemissionen. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden und der Plugin-Passat nicht gerade wenig Strom verbraucht, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. So erhält der VW Passat Variant GTE

mit den zwei Antriebsherzen nur 24 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten liegt er damit bei 51 Zählern, die gerade so für drei von fünf Sternen im Ecotest genügen.

2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Passat Variant GTE ist ab 45.810 Euro zu haben. Eine Menge Geld, auch wenn praktisch zwei Antriebe verbaut sind. Die Ausstattung enthält die nötigsten Dinge, ist jedoch nicht so umfangreich wie die Ausstattungslinie Elegance ausstaffiert. Immerhin ist das kleinere Infotainmentsystem mit Navigation an Bord. Addiert man ein paar in dieser Klasse übliche Extras hinzu, liegen weit über 50.000 Euro an. Will man die neuesten Assistenzsysteme und das volle Infotainment-Programm haben, muss man weiter tief in die Tasche greifen. Der gut, aber nicht voll ausgestattete Testwagen liegt bei über 65.000 Euro. Der Passat hat insgesamt einen guten Ruf und ist relativ

wertstabil. Daher liegt der prozentuale Wertverlust im günstigen Bereich - aufgrund des hohen Anschaffungspreises muss man aber dennoch einen hohen absoluten Betrag für den Wertverlust abschreiben. Die Kosten für Wartung und Reparaturen bleiben im Rahmen, bei den Premiummarken liegen sie oft höher. Die Kfz-Steuer beträgt sehr günstige 28 Euro, hier hilft die optimistische CO2-Wert-Ermittlung bei Plugin-Hybriden. Die Versicherungseinstufungen sind angesichts der Fahrzeugklasse und der Leistung moderat (Haftpflicht 14, Teil-/Vollkasko 22/21).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 TSI OPF	2.0 TSI OPF Business DSG	2.0 TSI OPF Elegance 4MOTION DSG	1.6 TDI SCR DSG	2.0 TDI SCR	2.0 TDI SCR Business DSG	2.0 TDI SCR Elegance 4MOTION DSG	GTE DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968	4/1395
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	200 (272)	88 (120)	110 (150)	140 (190)	176 (240)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	350/2000	250/1750	340/1600	400/1900	500/1750	400/1500
0-100 km/h [s]	8,9	7,7	5,8	10,8	9,1	7,9	6,3	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	214	232	250	199	213	232	241	222
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	7,8 S	8,3 SP	5,8 D	5,0 D	5,9 D	7,5 D	1,4 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	125	146	163	113	108	120	156	37
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/21	13/20/21	17/23/25	13/19/22	13/19/22	13/21/23	13/22/24	14/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	130	204	226	266	264	308	392	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	706	823	994	724	705	814	957	768
Preis [Euro]	33.035	39.825	51.735	35.825	35.595	43.090	52.065	45.810

Aufbau

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

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

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Hybrid (Plug-in Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d-ISC, OPF	
Hubraum	1.395 ccm
Leistung	160 kW/218 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,4 l
CO ₂ -Ausstoß	37 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.889/1.832/1.516 mm
Leergewicht/Zuladung	1.760/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	483/1.613 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Emden, Deutschland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94W
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	11,2 kWh + 3,9 l/100km
Stadt/Land/BAB (Hybrid-Modus)	6,3/6,3/8,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	91 g/km (WTW* 169 g/km)
Reichweite	770 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.775/485 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/800/1.425 l

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

Betriebskosten	120 Euro	Werkstattkosten	85 Euro
Fixkosten	97 Euro	Wertverlust	466 Euro
Monatliche Gesamtkosten	768 Euro		
Steuer pro Jahr	28 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/21/22		
Basispreis Passat Variant GTE DSG	45.810 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.05.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.250 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.533 km
Auffälligkeiten/Mängel	Klappergeräusche im Armaturenbrett

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

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.200 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.190 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie/Serie
Fernlichtassistent	155 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	950 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	410 Euro/870 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.865 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	480 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	510 Euro°/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	950 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (auf Fahrerseite)
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro/610 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	155 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: Dezember 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer