



VW Passat Variant GTE DSG

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

VW bietet einen 218 PS starken Kombi an, der den Sprint von 0 auf Tempo 100 in 7,6 Sekunden absolviert, eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h besitzt, sich mit einem Kraftstoffverbrauch von 1,7 Liter Super auf 100 km begnügt und zudem noch bis zu 50 km lokal emissionsfrei bewegt werden kann. Das sind zumindest die Eckdaten, mit denen VW seinen Plug-In-Hybrid Passat GTE bewirbt. Doch wie sieht es in der Realität aus? Solange die 9,9 kWh große Batterie ausreichend geladen ist und der 85 kW starke Elektromotor den 1,4-l-Ottomotor unterstützt, kann der Passat tatsächlich bei den Fahrleistungen überzeugen. Ohne die Kraft der zwei Herzen geht es zwar träger voran und der Verbrenner hört sich bei höheren Geschwindigkeiten etwas gequält an, im Alltag reicht die Leistung aber aus. Das Zusammenspiel der beiden Motoren und die Schaltvorgänge sind prinzipiell harmonisch, bei genügend Akkuladung ist man zudem oft rein elektrisch unterwegs (bis 130 km/h). Wenig souverän wirkt die Antriebseinheit allerdings, wenn der Verbrenner bei starker Leistungsforderung zugeschaltet wird, um die maximale Leistung zur Verfügung zu stellen. Dann fällt die Zugkraft zunächst spürbar ab und es dauert einen Moment, bis die Antriebseinheit wieder für Vortrieb sorgt. Das erwartet man bei einem Fahrzeug mit einer Systemleistung von 218 PS nicht. Anstatt der 50 resultiert aus dem Eco-Test eine elektrische Reichweite von immerhin noch 40 Kilometern. Der ermittelte Kraftstoffverbrauch liegt bei 8,3 kWh Strom und 3,8 l Super auf die ersten 100 Kilometer. Fährt man dann mit leerer Traktionsbatterie weiter, steigt der Verbrauch auf durchschnittlich 6,1 l/100 km an. Laden kann man die Akkus in rund vier Stunden an der Haushaltssteckdose oder 2,5 Std. an einer Wallbox. Einbußen im Vergleich zum konventionell betriebenen Passat gibt es kaum. Das Platzangebot im Innenraum ist gleich und das Kofferraumvolumen fällt nur etwas kleiner aus. Das größte Zugeständnis muss man beim Preis machen: Wem die emissionsfreie Kurzstreckenfahrt wichtig ist, der muss für den GTE Variant mindestens 45.520 Euro an VW bezahlen. **Konkurrenten:** u. a.: KIA Optima Plug-In-Hybrid, Volvo V60 Twin Engine.








- + lokal emissionsfreies Fahren möglich, sehr gute Fahrleistungen, viele Assistenten lieferbar
- Fahrlichtanzeige nur im Lichtschalter, DSG schaltet nicht immer verzögerungsfrei, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

⊕ Der Passat überzeugt mit einer weitgehend tadellosen Karosserie- und Innenraumverarbeitung. Nur Kleinigkeiten wie unverkleidete Fensterrahmen oder ein leicht knarzendes Armaturenbrett schmälern den sonst sehr guten Eindruck. Der Materialmix im Innenraum ist

gefällig, wenn auch Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, hart und kratzempfindlich sind. Der Motorraum ist von unten vollständig verkleidet, im hinteren Bereich des Unterbodens wäre noch Potenzial.

3,1 Alltagstauglichkeit

Mit dem Verbrenner samt vollem 50 l Tank und einer vollgeladenen Traktionsbatterie lassen sich Distanzen von rund 855 km zurücklegen. Wer mit einer vollen Traktionsbatterie startet, verbraucht auf die ersten 100 km 3,8 Liter Super sowie 8,3 kWh. Ist die Kapazität der Traktionsbatterie ausgeschöpft, liegt der Kraftstoffverbrauch bei 6,1l/100 km - insgesamt sind Reichweiten von rund 855 km möglich. Serienmäßig ist ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose (2,3 kW) an Bord - damit ist die Traktionsbatterie nach rund vier Stunden und 15 Minuten wieder voll. Ordert man das optionale Ladekabel für Wechselstrom-Ladestationen (3,6 kW), ist die Batterie nach rund 2,5 Stunden vollständig geladen.

⊕ Ist das Ladekabel eingesteckt, kann das Fahrzeug nicht gestartet werden - eine Fehlbedienung wird dadurch

verhindert. Auch der Diebstahlschutz ist gut. Bei abgeschlossenem Fahrzeug wird das Ladekabel verriegelt und kann nicht abgezogen werden. Über das Fahrzeugmenü oder die Handy-App "Car-Net e-Remote" (im ersten Jahr kostenlos) können sowohl die Ladezeiten (Startpunkt) sowie die Vorklimatisierung des Fahrzeugs (heizen und kühlen) gesteuert werden. Die zulässige Zuladung liegt bei 510 kg und auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Die Stützlast liegt bei 90 kg, gebremste Anhänger dürfen eine zulässige Gesamtmasse von 1.600 kg nicht überschreiten. Der GTE ist serienmäßig mit "Airstopp"-Reifen ausgestattet. Damit ist eine Weiterfahrt zur nächsten Werkstatt auch möglich, wenn die Lauffläche durch einen Einstich (bis 5mm Durchmesser) verletzt wurde, da ein Luftausstritt vermieden wird.

2,4 Licht und Sicht

Die Front entzieht sich dem Blick des Fahrers, das hintere Karosserieende ist zwar weit weg, der fast senkrechte Heckabschluss lässt sich aber gut abschätzen. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Passat Variant akzeptabel ab. Die Sicht nach hinten wird dank der teilweise versenkbaren Kopfstützen nicht zu stark eingeschränkt, die

massiven Dachsäulen stellen aber schon eine kräftige Sichtbehinderung nach schräg hinten dar. Vor dem Fahrzeug lassen sich niedrige Hindernisse dank der niedrigen Front sehr gut wahrnehmen.

⊕ Ab Werk ist der GTE mit LED-Abblend- und Fernlicht ausgestattet. Optional erhält man einen Fernlichtassistenten, und gegen einen noch höheren Aufpreis das Active Lighting System. Es beinhaltet neben Kurvenlicht einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer ausschattiert und das Fernlicht dabei aufgeblendet lässt. Bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer blenden der Innen- und der linke Außenspiegel automatisch ab. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren an Front und Heck. Gegen Aufpreis sind sowohl eine Rückfahrkamera als auch eine 360°-Rundumkamera (Area View) erhältlich. Letztere erzeugt ein Bild aus der Vogelperspektive. Als Sonderausstattung wählbar ist



Dank der teilversenkbaren Kopfstützen im Fond ist die Sicht nach schräg hinten deutlich besser als im Vorgänger.

zudem ein Einparkassistent, der das Fahrzeug selbsttätig in Quer- und Längsparklücken, und aus letzteren auch wieder heraus lenkt. Erhältlich ist darüber hinaus der Trailer-Assist. Damit wird das Rückwärts-Rangieren mit einem Anhänger für ungeübte deutlich erleichtert. Der Spiegeleinsteller dient dabei als Joystick, um die gewünschte Fahrtrichtung vorzugeben. Der Passat berechnet dann automatisch den Fahrweg und lenkt selbstständig in die entsprechende Richtung. Man muss nur noch Gas und Bremse betätigen.

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Dank dem im Testfahrzeug verbauten optionalen schlüssellosen Zugangssystem "Keyless Access" kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, da das Fahrzeug automatisch ent- und verriegelt, sobald man einen Türgriff oder den Taster der Heckklappe berührt. Serienmäßig gibt es die Coming/Leaving-Home- Funktion. Dabei werden die Scheinwerfer beim Öffnen des Fahrzeugs über die Funkfernbedienung oder beim Verlassen (manuell über Fernlichthebel) eingeschaltet und beleuchten für eine gewisse Zeit den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug. Gegen Aufpreis sind auch Spots in den Außenspiegeln verbaut.

Dank niedrig positionierter Schweller und recht großer Türausschnitte gelangt man vorn ohne größere Hürden ins Fahrzeug. Hinderlich sind nur der ebenfalls etwas tief positionierte Sitz sowie dessen ausgeprägte Seitenwangen und die Breite des Schwellers. Hinten stört ebenfalls der Schweller und der in den Einstiegsbereich hineinragende Radlauf - insgesamt kommt man dennoch komfortabel in das Fahrzeug. Haltegriffe über den Türen erleichtern das

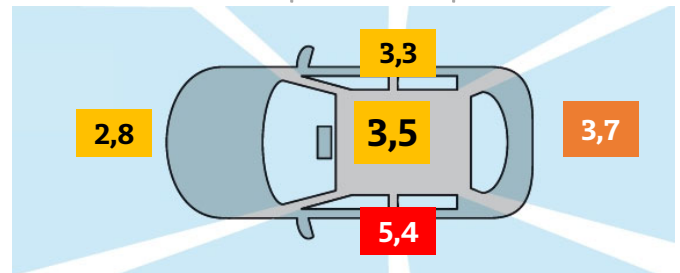
2,2 Kofferraum-Volumen

Aufgrund der unter dem Kofferraum verbauten Traktionsbatterie ist für den GTE kein variabler Kofferraumboden erhältlich, wodurch das Volumen im Vergleich zum Standard-Variant etwas kleiner ausfällt.

⊕ Bis zum Gepäckraumrollo gemessen lassen sich bis zu 410 l verstauen. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Passat bis zum Dach, beträgt der Stauraum 610 l - dann passen bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegt das Kofferraumvolumen bei 815 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. bei 1.440 l, wenn man den Kombi dachhoch belädt.

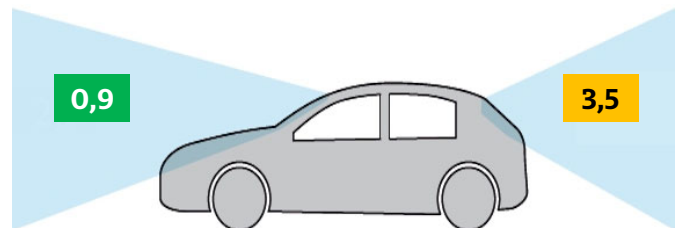
Rundumsicht

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.



Ein-/Aussteigen. Die Türen werden an Steigungen sicher offen gehalten, allerdings nur in zwei Positionen. In der Ebene bleiben die Türen zwischen der ersten und zweiten Rastung aufgrund von Reibung in jeder Position offen, was in engen Parklücken hilfreich ist.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren und besitzt wie die meisten dieser Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Es kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden - Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Aufgrund der verbauten Hybridkomponenten ist der Kofferraum (410 l Volumen) des Passat GTE um 65 l kleiner als beim herkömmlich angetriebenen Passat-Modellen.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich optional auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Sie öffnet weit - Personen bis knapp zwei Meter können aufrecht darunter stehen. Wählt man das Easy-Open-Paket, muss man zum Öffnen der Heckklappe nur noch seinen Fuß unter die Stoßstange halten und sie öffnet dann automatisch. Praktisch: Betätigt man die Auto-Taste an der Heckklappe, schließt diese automatisch, wenn man sich mit dem Schlüssel entfernt. Dank der niedrigen Ladekante von nur 63 cm über der Fahrbahn und dem zur Ladekante hin fast ebenen

Ladeboden, lässt sich der Passat Variant sehr einfach beladen. Die Ladeöffnung ist hoch und recht breit. Durch das zweckmäßige Kofferraumformat lassen sich auch sperrige Gegenstände gut einladen. Nach dem Umlegen der Lehnen entsteht ein ebener Ladeboden.

⊖ Der Kofferraum wird nur schwach beleuchtet. Es gibt nur eine zentrale Leuchte am Dachhimmel. Dadurch dringt bei geschlossener Gepäckraumabdeckung kein Licht in den Kofferraum.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreifach geteilt (40:20:40) umklappen. Der Entriegelungsmechanismus zum Klappen der Lehnen funktioniert sehr einfach. Es gibt sowohl im Innen- als auch im Kofferraum Entriegelungshebel für die Lehne. Die Lehnenteile klappen dann automatisch nach vorn.

Links und rechts gibt es je ein Ablagefach in der Seitenverkleidung, auch unter dem Kofferraumboden können kleine Gegenstände verstaut werden (bis 50 l). Zur Ladungssicherung gibt es serienmäßig vier stabile

Zurrösen und optional ein Gepäcknetz. Ab Werk wird der Kombi mit einem Sicherheitstrennnetz ausgeliefert, das am Dach eingehängt wird und den Koffer- vom Passagierraum trennt. Optional ist eine nach vorn klappbare Beifahrersitzlehne erhältlich, dann können auch sehr lange Gegenstände verstaut werden.

⊖ Das Gepäck-Management-Paket samt Schienensystem am Kofferraumboden ist für den GTE nicht erhältlich.

2,0 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Der Testwagen hatte die optionalen Digitalinstrumente (Active Info Display) statt der konventionellen Rundinstrumente samt Mittendisplay an Bord. Diese ermöglichen dem Fahrer verschiedene Einstellmöglichkeiten, vieles ist jedoch unnötig und die Bedienung recht umständlich. Der Nutzen für den Fahrer bleibt überschaubar. Zudem besteht die linke Uhr aus einer Kombination aus Drehzahlmesser und einer Power-Anzeige. Letztere zeigt die abgerufene Leistung in Prozent an. Anstatt der Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige wird dort der Ladezustand der Traktionsbatterie angezeigt. Immerhin kann man im Bordcomputer die Motoröltemperatur abrufen.

⊕ Das übersichtliche und klar gezeichnete Armaturenbrett gibt dem Fahrer wenig Rätsel auf. Alle Bedienelemente sind klar gekennzeichnet und gut zu erreichen. Die meisten Funktionen bündelt der Passat GTE in einem Touchscreen, der im Falle des gegen Aufpreis erhältlichen Top-Systems Discover Pro eine 23,4 cm messende Bildschirmdiagonale besitzt. Das Infotainment-System ist dank der Direktwahltasten sowie dem praktischen Drehregler zum Scrollen und Zoomen einfach



Bis auf wenige Ausnahmen ist die Bedienbarkeit des Passats vorbildlich. Auch die Verarbeitungsqualität kann überzeugen.

zu bedienen. Mit dem Bordcomputer können mittels Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z. B. Stromverbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Multifunktionsdisplay und/oder Hauptbildschirm angezeigt werden. Die Menüstruktur erschließt sich zwar recht schnell, das System ist allerdings sehr umfangreich.

Zudem dürfte der sensibel auf Berührung reagierende Bildschirm etwas weiter oben angebracht sein, um den Fahrer weniger stark vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Darunter befindet sich die etwas tief angebrachte Klimaeinheit, die ebenfalls übersichtlich gestaltet und einfach zu bedienen ist.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Passat GTE ist serienmäßig mit dem Audiosystem Composition Media samt AUX-Anschluss ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es einen CD-Player, SD-Kartenschacht und eine USB-Schnittstelle. Wer zusätzliches Geld investiert, kann den GTE zudem u. a. mit einem Navigationssystem (SD-Karten- oder festplattenbasiert), digitalem Radioempfang (DAB+), Premium-Soundsystem (von Dynaudio) und WLAN-Hotspot ausstatten. In

⊖ Die Fahrlichtanzeige ist im Fahrlichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Die vielen kleinen Lenkradtasten sind nicht sehr übersichtlich und erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, möchte man diese während der Fahrt betätigen.

Verbindung mit dem Navigationssystem gibt es Verkehrsinfos in Echtzeit und mit dem teureren Discover Pro einen Festplattenspeicher. MirrorLink, Apple CarPlay und Android Auto zum Spiegeln der Smartphone-Bedienoberfläche sind ebenfalls erhältlich. Ein 12-V-Anschluss im Kofferraum gehört zum Serienumfang. Eine 230-V-Steckdose für die Mittelkonsole im Fond ist gegen Aufpreis erhältlich.

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn fällt sehr großzügig aus. Bei ganz zurückgeschobenem Fahrersitz finden Fahrer bis knapp zwei Meter Körpergröße eine bequeme Sitzposition vor. Die Kopffreiheit würde für noch etwas größere

Personen ausreichen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich üppig aus, das Raumgefühl ist dank großer Fensterflächen sehr angenehm.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond ist das Raumangebot des Passat Variant tadellos. Selbst wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind, findet man hinten eine enorme Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht für bis zu zwei Meter große Passagiere. Die Innenraumbreite im Fond fällt zufriedenstellend aus. Zwei Personen finden sehr bequem Platz, für drei Personen nebeneinander wird es aber recht eng. Das Raumempfinden wird nur durch die hohe Fensterlinie und den wuchtigen Mitteltunnel etwas geschmälert.



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

sogar abschließen. Es dürfte allerdings etwas größer ausfallen.

2,6 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt klappbar - Sitzvarianten werden nicht angeboten.

⊕ Ablagen für kleinerer Utensilien gibt es sowohl vorn als auch hinten in praxistauglicher Größe und Anzahl. Das Handschuhfach ist beleuchtet, klimatisiert und lässt sich

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

Für den Passat GTE ist neben dem Standardfahrwerk das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk (DCC) erhältlich. Dann ist der GTE um ca. 10 mm tiefer gelegt und die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades wird permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit angepasst. Zudem können mit der adaptiven Dämpferregelung drei Programme zur Einstellung der Dämpfercharakteristik gewählt werden. Neben dem Normal-Modus gibt es einen Comfort- und Sport-Modus.

⊕ Das Fahrwerk bietet im Normal-Modus in allen Lebenslagen einen guten Komfort. Sowohl bei niedrigen als auch bei hohen Geschwindigkeiten schluckt es auch

größere Unebenheiten gut und besitzt dennoch moderate Aufbaubewegungen auf der Autobahn. Auf der Landstraße ist der Federungskomfort ebenfalls gut, bei diesen Geschwindigkeiten kopiert der Passat die Fahrbahn aber leicht, wodurch er etwas unruhiger wirkt. Hier empfiehlt sich der Comfort-Modus, da dieser den Passat auf schlechten Straßen feiner anfedern lässt und ein spürbares Plus an Komfort bringt. Im Sport-Modus zeigt sich die Fahrwerkscharakteristik deutlich straffer, wodurch sich dieser Modus besonders bei hohen Geschwindigkeiten empfiehlt, da dann die Aufbaubewegungen geringer ausfallen.

2,3 Sitze

⊕ Ab Werk ist beim GTE der ergoComfort-Sitz auf der Fahrerseite verbaut. Der Sitz lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung justieren und besitzt eine elektrische Lehnenneigungseinstellung und eine manuell verlängerbare Sitzfläche. Gegen Aufpreis gibt es für den Fahrersitz zudem eine Massagefunktion. In der Intensität einstellbare Lordosenstützen besitzen beide Vordersitze, aber nur die fahrerseitige ist elektrisch einstellbar. Optional ist für den Fahrer darüber hinaus ein elektrisch

einstellbarer Sitz samt Memory-Funktion erhältlich. Die Vordersitze bieten eine angenehme Sitzposition und gefallen mit guten Konturen und festem Seitenhalt. Die Rücksitzbank ist spärlicher ausgeformt, der Sitzkomfort auch wegen der nicht optimalen Oberschenkelunterstützung nur durchschnittlich.

⊖ Der enge und harte Mittelsitz im Fond eignet sich nur für Kurzstrecken.

2,8 Innengeräusch

Der Testwagen war mit den gegen Aufpreis erhältlichen Front- sowie Seitenscheiben aus geräuschkundlichem Verbundsicherheitsglas ausgestattet. Dennoch wird bei Tempo 130 mit laufendem Verbrennungsmotor ein Geräuschpegel von 67,5 dB(A) gemessen. Im rein elektrischen Betrieb liegt der Geräuschpegel noch etwas niedriger. Sowohl Fahr- als auch Windgeräusche sind gut gedämmt und

dringen wenig zu den Insassen durch. Letztere sind bei höheren Geschwindigkeiten dominant. Bei Konstantfahrt läuft der 1.4 TSI Motor unauffällig. Tritt man das Gaspedal aber durch, heult der Motor laut auf, was weder besonders souverän wirkt, noch besonders sportlich klingt. Betätigt man den GTE-Modus, wird künstlich über Lautsprecher ein etwas sportlicherer Motorklang im Innenraum erzeugt.

1,6 Klimatisierung

⊕ Im Passat Variant GTE findet man in der getesteten Top-Ausstattung serienmäßig eine Drei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Die Klimaautomatik kann in drei Modi (sanft, mittel, intensiv) betrieben werden. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Luft im Innenraum. Ein Staub- und

Pollenfilter samt Aktivkohleeinsatz ist im Passat Serie. Optional gibt es eine Stand- und Sitzheizung vorn sowie abgedunkelte Fondscheiben und Rollos an den Türscheiben hinten.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Passat GTE wird durch einen 85 kW Elektromotor und einen 1.4 TSI Motor mit 156 PS angetrieben. In Kombination kommt dadurch eine maximale Systemleistung von 218 PS zustande. Die Fahrleistungen, die damit erzielt werden, sind tadellos. Den Sprint von 60 auf 100 km/h meistert der GTE laut VW in rund 3,9 s. Durch die Kombination beider Motoren wird über einen weiten Drehzahlbereich ein hohes Drehmoment von 400 Nm erreicht.

Das Einfädeln in den fließenden Verkehr klappt zügig. Bei höheren Geschwindigkeiten geht es merklich träger zu. Ohne Kickdown treibt dann nur noch der 156 PS Benziner die Vorderräder an und hat mit dem rund 1,8 t schweren Kombi (inkl. Fahrer) schon einiges zu tun. Bei Kickdown wird die "Boost"-Funktion aktiviert und der Elektromotor zur Unterstützung zugeschaltet. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 225 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des 1,4-l-Turbobenziners ist insgesamt angenehm und im Normalbetrieb unauffällig, aber nicht perfekt. Um ca. 1.700 1/min überträgt der Vierzylinder-Motor leichte Vibrationen in den Innenraum und untermalt diese mit einem Dröhnen, zudem klingt er auch im letzten Drehzahlviertel etwas angestrengt. Im rein elektrischen Fahrbetrieb hört man unter Last

lediglich ein leises Surren des Elektromotors. Was nicht immer gefällt ist das Um- bzw. Zuschaltverhalten des Verbrenners. Fährt man rein elektrisch und möchte stark beschleunigen, so wobei der Verbrennungsmotor zugeschaltet wird, ist ein deutlicher Einbruch der Zugkraft spürbar, ehe der Passat mit voller Leistung nach vorn sprintet.

1,6 Schaltung/Getriebe

Im GTE kommt ein Doppelkupplungsgetriebe (DSG) zum Einsatz, in dem auch der Elektromotor und eine zusätzliche Trennkupplung zum Abkoppeln des Benzinmotors integriert sind. Die zu einer Einheit zusammengefügte Antriebskomponenten samt vorgeschaltetem Benzinmotor harmonieren insgesamt recht gut miteinander, auch wenn dem Konzept im Detail noch etwas Feintuning gut tun würde. So ist beispielsweise das Zuschalten des Verbrenners unter Vollast unharmonisch und es werden dann auch mehrere Gänge zurückgeschaltet, wodurch der Benzinmotor mit hoher Drehzahl laut und angestrengt arbeitet. Das wirkt weder souverän noch sportlich. Den Rückwärtsgang kann man einfach einlegen. Wechselt man jedoch vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang, während das Fahrzeug noch leicht nach vorn rollt, wird der Rückwärtsgang nicht eingelegt und man rollt weiter vorwärts. Erst wenn das Fahrzeug ganz steht, schaltet die Elektronik dann in den Rückwärtsgang. Das kann kritisch werden, wenn auf engem Raum rangiert wird und das Fahrzeug unverhofft ein Stück weiter rollt.

⊕ Bei moderater und zurückhaltender Fahrweise werden die Gänge feinfühlig und komfortabel gewechselt. Der

Wählhebel ist - wie von anderen VW gewohnt - einwandfrei angeordnet und einfach zu bedienen, alternativ können die Gänge auch mittels Schalt paddel am Lenkrad vorgewählt werden. Fährt man in der Stellung "D" und zieht dann den Hebel nach hinten, wechselt man in den "B"-Modus. Dann wird der GTE durch Rekuperation (Aufladen der Batterien) stärker abgebremst, sobald man vom Gaspedal geht. Das ist besonders komfortabel, wenn man beispielsweise lange Strecken bergab rollt. Die serienmäßige elektronische Handbremse samt Auto-Holdfunktion erleichtert das Anfahren an Steigungen, indem ein Zurückrollen des Fahrzeugs zeitlich unbeschränkt vermieden wird. Betrieben werden kann der Passat in unterschiedlichen Modi: E-, Hybrid-, GTE und Battery Charge-Modus. In letzterem wird die Batterie während der Fahrt geladen, um beispielsweise am Ziel dann im E-Mode völlig emissionsfrei fahren zu können. Die Anschlüsse des Sechsgang-Direktschaltgetriebes passen gut zueinander, bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit rund 2.500 Umdrehungen pro Minute.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

⊕ Bringt man den Passat nicht mit großen Lenkwinkeln und schnellen Lenkbewegungen an seine Grenzen, zeigt er sich spurstabil und läuft Spurrillen wenig nach. Die Aufbaubewegungen fallen gering aus. Beim Anfahren dürfte die Traktionskontrolle zwar etwas früher eingreifen, die Antriebskraft kann insgesamt aber gut auf die Straße gebracht werden.

⊖ Selbst der normale Passat Variant überzeugt im ADAC Ausweichtest wenig und auch der GTE zeigt sich aufgrund

seines hecklastigen Verhaltens anspruchsvoll. Sowohl beim An- als auch beim Gegenlenken neigt der Passat zum Übersteuern. Es sind gekonnte Lenkkorrekturen nötig, um den Passat wieder zu stabilisieren. Das ESP verhindert zwar ein Schleudern, sollte aber deutlich früher eingreifen - ungeübte Fahrer könnten überfordert sein. Darüber hinaus besitzt der Passat auch recht ausgeprägte Lastwechselreaktionen.

1,9 Lenkung

Neben der serienmäßigen elektromechanischen Servolenkung gibt es in Verbindung mit dem optionalen R-Line Sportpakets die im Testwagen verbaute Progressivlenkung. Der Vorteil: Dank der mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter werdenden Übersetzung sind weniger Lenkradumdrehungen für den Volleinschlag der Räder nötig.

⊕ Die Lenkung besitzt eine gute Zentrierung und einen guten Momentenverlauf, wodurch der Fahrer eine verbindliche Rückmeldung erhält. Nur direkt um die Mittellage könnte das Lenkgefühl etwas ausgeprägter sein, der Passat lenkt aber angemessen spontan aus der Mitte an. Der Rangieraufwand ist überschaubar, von Anschlag bis Anschlag sind es nur 2,2 Lenkradumdrehungen.

2,2 Bremse

⊕ Der Passat Variant GTE überzeugt mit einem kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der VW bereits nach durchschnittlich 34,2 m zum Stehen.

Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,0 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Passat GTE bietet eine gute Sicherheitsausstattung, wenn auch viele Assistenzsysteme nur gegen Aufpreis erhältlich sind. Ab Werk gibt es neben dem Notbremssystem samt City-Funktion (Front Assist) eine Müdigkeitserkennung und ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem. Letzteres ist gegen Aufpreis auch mit Sensoren in den Rädern erhältlich. Bei einer Notbremsung blinkt zunächst das LED-Bremslicht und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Darüber hinaus sind optional ein korrigierender Spurhalteassistent (Lane Assist), eine Verkehrszeichenerkennung und ein Spurwechselassistent erhältlich. Dieser erkennt Fahrzeuge, die sich auf der Nachbarspur schnell von hinten nähern oder sich im toten Winkel des Fahrzeugs befinden. Zusätzlich unterstützt das System beim rückwärts Ausparken, indem es den Fahrer

warnet, wenn sich Querverkehr nähert. Ein Head-Up-Display ist gegen weiteren Aufpreis ebenfalls erhältlich. Optional ist ein Tempomat samt Begrenzer erhältlich und gegen höheren Aufpreis ein Abstandsregeltempomat. Gegen Aufpreis gibt es den Emergency Assist. Dieser kann einen medizinischen Notfall erkennen (wenn der Fahrer nicht mehr reagiert) und übernimmt in diesem Fall die teilweise Steuerung des Fahrzeugs. Wird eine längere Inaktivität des Fahrers erkannt, wird in mehreren Eskalationsstufen versucht, den Fahrer wachzurütteln. Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand gebracht und währenddessen leichte Lenkmanöver ausgeführt, um andere Verkehrsteilnehmer aufmerksam zu machen. Zudem wird die Warnblinkanlage aktiviert.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest erhält die Passat Limousine gute 85 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 12/2014). Insgesamt erhält der Passat die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest. Das Ergebnis der Kombiversion sollte vergleichbar sein. Serienmäßig gibt es Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Optional sind ein Fahrerknieairbag sowie Seitenairbags im Fond erhältlich. Wählt man die zusätzlichen Airbags, sind die Gurte der äußeren hinteren Sitzplätze zudem mit Gurtstraffern und -kraftbegrenzern ausgestattet.

Die Kopfstützen vorn lassen sich sehr weit herausziehen und reichen in der Höhe für Personen bis 1,95 m. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt (bei Seitenairbags hinten).

Der Passat ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Gegen Aufpreis gibt es das proaktive Insassenschutzsystem. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und das Schiebedach geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Ist die integrierte Mobilfunk-Schnittstelle an Bord, kann durch Kopplung des Mobiltelefons oder durch eine eingelegte SIM-Karte die Notruf-Funktion im Fahrzeug aktiviert werden. Das Warndreieck ist sehr gut erreichbar in der Heckklappe integriert.

⊖ Im Fond sind die Kopfstützen niedrig. Nur kleine Personen bis knapp 1,75 m sind bei einem Heckaufprall optimal geschützt.

2,4 Kindersicherheit

Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos mit den Gurten montiert werden, Isofix gibt es aber nicht. Darüber hinaus lassen sich hohe Kindersitze nur bedingt verwenden, da sich die Kopfstütze nicht einfach abziehen lässt. Montiert man hinten eine Babyschale samt Base, können die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	optional
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	optional
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	optional
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	optional
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊕ Im ADAC Crashtest erzielt der Passat 87 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze problemlos befestigen, entweder mit den Gurten oder mit Isofix (samt i-Size-Kennung und Ankerhaken).

⊖ Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung und die ungünstig angeordneten Anlenkpunkte eine lagestabile Montage erschweren und keine Isofixbefestigung möglich ist.

3,5 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest erreicht der Passat beim Fußgängerschutz 66 Prozent der möglichen Punkte. Während sich der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft zeigen, sind die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe dagegen noch zu aggressiv gestaltet.

2,7 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO₂

Der Passat GTE erreicht mit einer CO₂-Bilanz von 152 g/km im CO₂-Kapitel des EcoTest 33 Punkte. Dieser Wert resultiert aus einem Verbrauch von 8,3 kWh Strom und 3,8 l Super pro 100 km. Der jeweilige Verbrauch von Strom und Benzin hängt bei einem Plug-In-Hybrid sehr stark vom Nutzungsverhalten des Fahrers ab. Dabei spielen sowohl das Fahrprofil und die Fahrweise als auch das Ladeverhalten der Akkus eine Rolle. Wird der Passat GTE ausschließlich in der Stadt und über Land bewegt und stets vor dem Ende der Akkukapazität geladen, dann ist der Passat größtenteils rein elektrisch unterwegs und verbraucht durchschnittlich rund 21,9 kWh pro 100 km. Die elektrische Reichweite liegt laut Hersteller bei 50 km - im EcoTest liegt

2,6 Schadstoffe

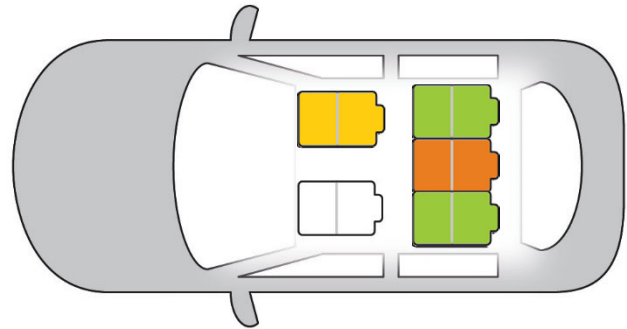
Fährt man mit dem GTE rein elektrisch, ist man lokal emissionsfrei unterwegs. Dadurch werden während des Fahrbetriebs keine Schadstoffe ausgestoßen. Während sich der Verbrennungsmotor innerorts recht sauber zeigt, kann er

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)



⊕ Immerhin ist ein Notbremsassistent mit Personenerkennung, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduzieren kann, optional erhältlich.

die elektrische Reichweite bei 40 km. Führt man mit leeren Akkus, verhält sich der GTE wie ein normaler Hybrid. Dann liegen die im EcoTest ermittelten Verbräuche bei 4,8 l/100 km Super innerorts, 5,7 l/100 km außerorts und 7,8 l/100 km auf der Autobahn. Daher ist dieses Modell in erster Linie für die Nutzer interessant, die meistens weniger als 40 Kilometer am Stück zurücklegen und stets Strom tanken können, um möglichst wenig mit dem Verbrennungsmotor unterwegs zu sein. Für alle, die oft weitere Strecken fahren oder oft auf der Autobahn unterwegs sind, ist der GTE weniger geeignet. Die maximale rein elektrische Fahrgeschwindigkeit liegt bei Tempo 130.

im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht gänzlich überzeugen. Vor allem der CO- und Partikelaußstoß steigen dann an. In diesem Kapitel erreicht der GTE 34 Punkte. In der Summe kommt der Passat auf 67 von 110 möglichen Punkten - das entspricht drei Sternen im EcoTest.

2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

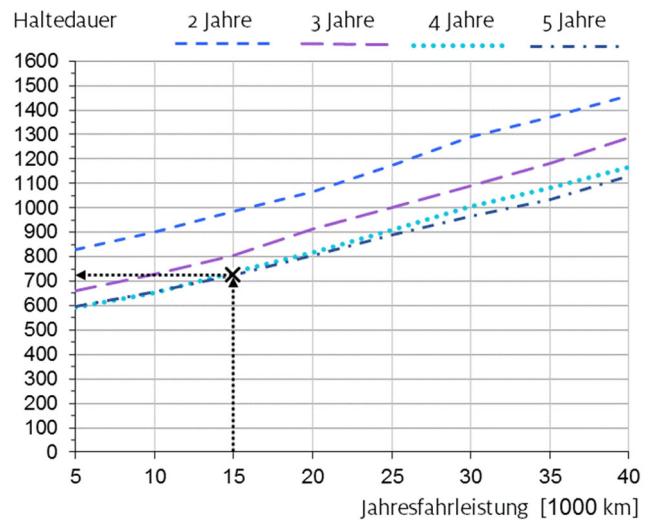
⊕ Der Passat GTE schneidet im Kostenkapitel insgesamt noch gut ab. Zu verdanken hat der Wolfsburger dies mitunter den rechnerisch günstigen Betriebskosten. Denn zur Berechnung der Betriebskosten werden die Verbrauchsangaben des Herstellers herangezogen, um einen Vergleich mit anderen (nicht getesteten) Modell- und Motorversionen zu ermöglichen. Da man laut VW mit dem Passat GTE bei voll geladener Batterie bis zu 50 km rein elektrisch unterwegs sein kann und erst danach Kraftstoff benötigt wird, fallen diese entsprechend gering aus. Dies gilt jedoch nur, wenn man den GTE oft für Kurzstrecken nutzt und die Batterien entsprechend auflädt. Fährt man längere Strecken, steigen die Betriebskosten aufgrund des Kraftstoffverbrauchs deutlich an.

In die Werkstatt muss der Passat GTE alle 15.000 km (12 Monate) zum Ölwechsel, zur Inspektion mit Ölwechsel alle 30.000 km oder zwei Jahre und zur Inspektion mit erweiterten Umfängen alle 60.000 km oder drei Jahre. Die Fahrzeuggarantie beträgt zwei Jahre, auf die Traktionsbatterie gibt VW acht Jahre bzw. 160.000 km Garantie. Die jährliche Kfz-Steuer schlägt mit lediglich 28 Euro zu Buche. Der Grundpreis für den Variant GTE beträgt

45.250 Euro - das ist ein stolzer Preis im Klassenvergleich, zumal sich dieser durch die umfangreiche Sonderausstattung deutlich steigern lässt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 725 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT ACT	1.8 TSI BMT DSG (7-Gang)	2.0 TSI BMT DSG	2.0 TSI BMT 4MOTION DSG	GTE DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1395	4/1798	4/1984	4/1984	4/1395
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	110 (150)	132 (180)	162 (220)	206 (280)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1400	250/1500	250/1250	350/1500	350/1700	400/1500
0-100 km/h [s]	9,9	8,6	8,1	6,9	5,7	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	218	230	244	250	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,1 S	5,8 S	6,4 S	7,3 SP	1,7 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	124	119	130	148	167	38
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/19	14/19/21	14/19/21	15/20/24	16/21/24	14/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	86	76	106	146	184	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	642	668	726	791	919	725
Preis [Euro]	27.850	32.450	36.100	39.375	47.425	45.250

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-Zylinder Hybridmotor (PlugIn-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro6, geregelt	
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	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km	1,7 l
CO ₂ -Ausstoß	38 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,3 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.767/1.832/1.477 mm
Leergewicht/Zuladung	1.735/515 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	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	3,8 l/100km + 8,3 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB (bei Batterie min.)	4,8/5,7/7,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	88 g/km (WTW* 152 g/km)
Reichweite	855 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.740/510 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/815/1.440 l

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

Betriebskosten	98 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	88 Euro	Wertverlust	461 Euro
Monatliche Gesamtkosten	725 Euro		
Steuer pro Jahr	28 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/21		
Basispreis Passat Variant GTE DSG	45.250 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.11.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.426 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.840 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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 (Active Lighting System)	-/1.055 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	ab 155 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	250 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	325 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	410°/870 Euro°
Head-Up-Display	565 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	480 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/510 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	510 Euro°/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/450°Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	2.055 Euro°/Serie
Spurassistent	1.145 Euro°
Spurwechselassistent	580 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/565°/205°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	415 Euro°
Navigationssystem	ab 565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrer)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	925 Euro°
Metalliclackierung	610 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.180 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Juni 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand