



## VW Passat Variant 2.0 TDI SCR BMT Highline

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Seit Jahrzehnten gibt es bei Volkswagen den Passat, inzwischen in der achten Generation. Auch wenn man es mal mit einer Coupé-Variante versucht hat und ebenso die Limousine weiterhin tapfer angeboten wird, den großen Erfolg in Deutschland feiert seit Generationen der Kombi mit dem Beinamen Variant. Wenn bei einem Auto pragmatische Tugenden zählen, dann führt an der Version mit Stauraumtalenten kein Weg vorbei. Der Kofferraum ist nicht nur groß, er verfügt auch über zahlreiche praktische Details. Der Innenraum bietet darüber hinaus selbst vier Erwachsenen großzügig Platz, die zudem auf bequemen Sitzen verweilen können. Die Verarbeitung und die Materialanmutung sind gut, wenngleich der Abstand zu den Premiummarken wie Audi gewahrt bleibt.

Die Fahrten im Passat gestalten sich sehr angenehm, denn Komfort wird groß geschrieben: es geht im Innenraum während der Fahrt leise zu und das Fahrwerk federt dank adaptiver Dämpfer (Option) die Unzulänglichkeiten der Fahrbahnen weitgehend ab. Was bleibt ist eine beruhigende Verbindlichkeit, die die objektive Sicherheit auch subjektiv erfahren lässt. Der 190-PS-Turbodiesel ist ein kräftiger Geselle, in punkte Leistungsentfaltung aber eher Charakterdarsteller: bei niedrigen Drehzahlen kommt er nur langsam in Fahrt, darüber schiebt er umso energischer an, als hätte er wieder etwas gut zu machen. Versöhnlich stimmt sein Spritkonsum, im EcoTest gibt er sich mit 5,2 l auf 100 km zufrieden - angesichts der Fahrzeuggröße ein respektabler Wert. Zumal seine Abgase angemessen gesäubert werden, drei Reinigungsstufen (Oxi- und SCR-Kat sowie Partikelfilter) kümmern sich um niedrige Schadstoffwerte. In der Summe seiner Eigenschaften ist der Passat Variant ein richtig gutes Auto, vielleicht nicht sonderlich aufregend, aber grenzwertig teuer in der Anschaffung: die Testvariante kostet über 40.000 Euro - ohne Extras. **Konkurrenten:** u.a. Audi A4 Avant, BMW 3er Touring, Peugeot 508 SW, Skoda Superb Combi, Toyota Avensis Combi, Volvo V60.








- + viel Platz, sicheres und komfortables Fahrwerk, viele Assistenzsysteme lieferbar, hohe Reichweite
- hohe Anschaffungskosten, magere Serienausstattung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,5

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #76B82A; color: white; padding: 2px 5px;">2,3</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FF8C00; color: white; padding: 2px 5px;">3,6</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; color: white; padding: 2px 5px;">3,1</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #76B82A; color: white; padding: 2px 5px;">2,4</span>
	Transport	<span style="background-color: #76B82A; color: white; padding: 2px 5px;">2,0</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #FFD700; color: white; padding: 2px 5px;">2,8</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #76B82A; color: white; padding: 2px 5px;">2,4</span>

EcoTest ★★★★☆

## 2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,9 Verarbeitung

⊕ Volkswagen fertigt die Karosserie des Passat sorgfältig, alle Bauteile sind passgenau verbaut und sauber ausgeführt. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet, nur im Bereich der Hinterachse nicht extra abgedeckt. Im Innenraum geht die sorgfältige

Verarbeitung weiter, alles sitzt soweit fest und gibt auch auf schlechten Straßen keine Geräusche von sich. Geschäumte Kunststoffe und Hochglanzflächen hinterlassen einen hochwertigen Eindruck in der Highline-Ausstattung.

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 5,2 l Diesel pro 100 km an, ergibt sich mit dem 66 Liter Tank eine theoretische Reichweite von fast 1.270 km. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 595 kg – mehr als ausreichend für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach gibt's eine Reling, mit einem geeigneten Träger kann man bis zu 100 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der 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 bis zu einem Gewicht von zwei Tonnen - das macht so manches SUV überflüssig. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er nur bis 750 kg wiegen. Runflat-Reifen, bei VW AirStop genannt, gibt es optional - serienmäßig an Bord ist nur ein Reifenreparaturset. Gegen Aufpreis kann man ein vollwertiges Reserverad ordern, dann sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Der AdBlue-Tank (13 Liter) wird über einen eigenen Einfüllstutzen direkt neben dem für den Dieselmotorkraftstoff befüllt - so ist das eine praktische Lösung.

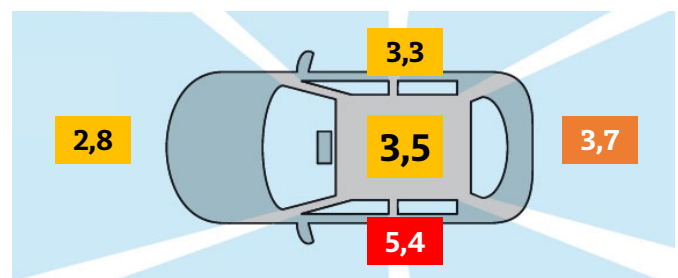
### 2,4 Licht und Sicht

⊕ Der Passat Variant ist zwar ein großes Auto, dank seiner Kombi-Form kann man aber zumindest das Heck recht gut überblicken. Der Beginn der Front entzieht sich dagegen dem Blick, hier ist gutes Abschätzen gefragt und sind die Parksensoren hilfreich. Die Dachsäulen sind nicht zu breit, so fällt das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung zufriedenstellend aus. Bodennahe Hindernisse kann man vorne gut erblicken, hinten fällt das etwas 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-Fahrzeugansicht aus der Vogelperspektive.

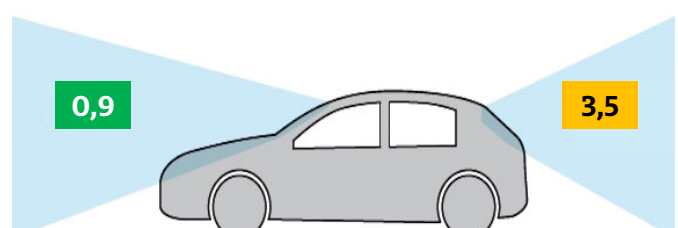
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Dank der teilversenkbaren Kopfstützen im Fond ist die Sicht nach schräg hinten akzeptabel.

VW bietet weitere Assistenzsysteme, um den Fahralltag zu erleichtern und sicherer zu gestalten. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorne 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.

## 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 viel Platz seitlich neben dem Auto. Die Sitzflächen vorne liegen 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 und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 475 Liter. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 675 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis

## 1,8 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.

Die Ladekante liegt nur 63 cm über der Straße und damit

LED-Scheinwerfer sind beim Highline Serie, optional kann man das „Active Lighting System“ ordern; dann wird das serienmäßige Abbiegelicht um aktives Kurvenlicht und den empfehlenswerten dynamischen Fernlichtassistenten ergänzt. Der Innenspiegel und der linke Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.



Mit 475 l Volumen bietet der Kofferraum des Variant viel Platz für das Gepäck.

zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 880 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.505 Liter Volumen verfügbar. Befindet sich der doppelte Kofferraumboden in der oberen Position, fasst der Stauraum darunter etwa 80 Liter.

sehr günstig. Befindet sich der Ladeboden in der oberen Position, ist er mit der Ladekante weitgehend in einer Ebene. In unterer Position ist die Stufe dann neun cm hoch. Ohne Reserverad hat man in der Mulde etwa 50 Liter Stauraum.

⊖ 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.

## 1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen; für lange Gegenstände kann man praktischerweise nur den schmalen mittleren Teil für Skier oder dergleichen 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 sicher verstauen. Links und rechts an den Seiten findet sich jeweils ein ausklappbarer und ein fixer Haken. Ein Kofferraumtrenngitter und vier Verzurrösen sind Serie, gegen Aufpreis gibt es einen aufklappbaren Boden oder ein Schienensystem mit verschiebbarer Platte.

## 1,9 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

Im Testwagen war noch das Infotainmentsystem Discover Pro der ersten Generation verbaut; es verfügt über Funktionstasten um den Bildschirm herum und zwei Drehregler - trotz großem Funktionsumfang lässt es sich damit recht gut beherrschen. Seit Mai 2017 wird allerdings die zweite Generation verbaut - bei dieser wurden sämtliche Hardwaretasten und Drehregler verbannt, stattdessen gibt es wenige Sensortasten und eine Gestensteuerung. 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 jetzt 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.

Die allgemein gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Schalthebels. Auch die Anordnung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und allgemeine Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente inklusive der Lüftungsdüsen tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente kann man optional durch ein großes TFT-Display ersetzen, das in

seinen Designs etwas angepasst werden kann, in manchen Konfigurationen auf den ersten Blick jedoch überladen wirkt. Analog oder digital, die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. VW gibt sich ganz 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.



Gut verarbeitet und weitgehend funktionell präsentiert sich der Innenraum des Passat.

### 2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Volkswagen verbaut im Passat serienmäßig ein Radio mit 6,5-Zoll-Farbdisplay, SD-Slot und AUX-Anschluss - alles weitere kostet Aufpreis, auch für die Top-Ausstattung Highline. Ein CD-Laufwerk, USB-Anschlüsse sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung ist den höherwertigen

Radiosystemen vorbehalten. Gegen Aufpreis gibt es weitere USB-Anschlüsse, ein DVD-Laufwerk (in Kombination mit dem großen Navi), DAB+ Empfang und eine erweiterte Sprachbedienung.

Das Infotainment-System Discover Pro umfasst einen WLAN-Hotspot, einen SIM-Kartenslot in Verbindung mit der Telefonschnittstelle Business, einen Festplattenspeicher und Verbindungsmöglichkeiten über AppleCar Play und AndroidAuto. Über die CarNet Dienste kann man Verkehrsinformationen und weitere Infos wie Tankstellenpreise in Echtzeit erhalten, auch Remote-Dienste werden darüber umgesetzt. In der Optionsliste

findet man auch einen 230-V-Anschluss für die Rückbank sowie ein 700-W-Soundsystem.

⊖ Das Fach mit induktiver Lademöglichkeit ist für die meisten Handys, welche eine solche Funktion besitzen, zu klein - ohne komplett im Fach zu liegen, ist eine drahtlose Aufladung aber nicht möglich.

### 1,5 Raumangebot vorn

⊕ Der Passat als Variant ist 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 Raumgefühl fällt sehr gut aus, die Inneneinrichtung ist optisch nicht zu dominierend gestaltet und die Fensterflächen sind groß genug.

### 1,8 Raumangebot hinten

⊕ Auch auf den Rücksitzen ist 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.



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

### 2,6 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es leider nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen erfreulich, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Handy findet sicher seinen Platz, wird auf Wunsch auch induktiv geladen - wenn es nicht besonders groß ist. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l- und hinten 1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist groß,

beleuchtet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt.

## 1,8 KOMFORT

### 1,8 Federung

⊕ Für den 190-PS-Diesel kostet die im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerksregelung DCC Aufpreis. Die Dämpferregelung lässt sich von Comfort über Normal bis Sport in drei Stufen einstellen. 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 belästigt. 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: ergoComfort-Sitz auf Fahrerseite, nur Lehne elektrisch einstellbar). 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 optional), die des Fahrers kann auch eine Massagefunktion

umsetzen (ebenfalls 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.

## 2,7 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h beträgt 67,7 dB(A) - das ist kein schlechter Wert, aber auch nicht besonders niedrig. Der Testwagen ist mit Doppelverglasung ausgestattet, wobei VW beim Passat nicht nur die vorderen, sondern auch die hinteren Seitenfenster doppelglagig fertigt. Der Vierzylinder-Diesel läuft insgesamt kultiviert und recht leise bei niedrigen Drehzahlen, klingt bei

mittleren und hohen vor allem unter Last eher kernig und ist dann recht deutlich zu hören. 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.

## 1,1 Klimatisierung

⊕ Der Passat in der Highline-Ausstattung 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 3 Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte, 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 vorne Serie, hinten optional. Die Lenkradheizung sowie die Standheizung finden sich in der Optionsliste, ebenso getönte Scheiben hinten. Ein praktisches Extra ist die Frontscheibenheizung, die zuverlässig Beschlag schnell entfernt oder verhindert; sie arbeitet mit einer Folie in der Scheibe und damit drahtlos, so dass sich nachts keine störenden Lichtreflexe ergeben können.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Diesel leistet maximal 190 PS und 400 Nm Drehmoment - damit ist der Passat Variant absolut ausreichend motorisiert. Allerdings wird die recht hohe Leistung aus dem Zweiliter-Motor über nur einen Turbolader erzielt, der entsprechend "groß" ausgelegt ist. Dadurch spricht der Motor bei niedrigen Drehzahlen eher träge an, um dann oberhalb von 2.000 1/min umso nachdrücklicher anzuschieben - und das bis über 4.000 1/min. In Kombination mit dem lang übersetzten Sechsgang-Schaltgetriebe ergibt sich ein etwas

durchwachsenes Bild; während der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h in unter fünf Sekunden zügig erledigt wird, fehlt dem Passat im sechsten Gang bei niedrigen Drehzahlen die Puste für eine angemessene Beschleunigung. Für die 60-auf-100-km/h-Übung vergehen lange 23,6 Sekunden im höchsten Gang, im fünften klappt das dann in unter 14 Sekunden und im vierten sogar in unter sieben Sekunden. Der TDI ist also ein durchaus kräftiger Motor, der aber seine Drehzahlen braucht, um in Schwung zu kommen.

## 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbodiesel bietet eine ordentliche Laufkultur und ist insgesamt gut gedämmt, die hohen Einspritzdrücke konnten die Ingenieure aber nicht ganz verbergen. Fordert man vom Motor wenig Last, arbeitet er gelassen und zurückhaltend; bei hoher Last sind unter 2.500 1/min aber leichte Vibrationen in Lenkrad und Sitz spürbar. Hier bietet der stärkere TDI mit 240 PS tatsächlich eine angenehmere

Laufkultur, weil er noch besser austariert ist. Auch bei der Leistungsentfaltung und beim Ansprechen kann die 190-PS-Variante dem "großen Bruder" nicht das Wasser reichen, sie wirkt bei niedrigen Drehzahlen etwas müde, beschleunigt erst oberhalb von 2.000 1/min vehement und nachhaltig.

## 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe ist insgesamt präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind dabei nicht zu lang. Der Rückwärtsgang kann einfach eingelegt werden, er ist über separates „Herunterdrücken“ gesichert. Der Motor hebt im Kupplungsschleifpunkt seine Drehzahl automatisch an, damit er nicht so leicht abgewürgt wird - so klappt das Anfahren einfacher. Insgesamt ist das Getriebe eher lang übersetzt (2.200 U/min bei 130 km/h),

das geht zu Lasten der Elastizität in den hohen Gängen, senkt aber die Motordrehzahl und damit den Verbrauch. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet einwandfrei und praxistauglich. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Passat Variant liegt sicher und gelassen auf der Straße und lässt sich von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht 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 Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen, sie sind im Comfort-Modus etwas ausgeprägter, aber noch nicht störend; hier setzt sich der

Passat deutlich vom Konzernbruder Skoda Superb ab, der mehr Karosseriebewegung zulässt. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten. Beim ADAC Ausweichtest liefert der Passat Variant eine tendenziell sportlich orientierte Vorstellung ab; das ESP greift relativ spät ein und fängt dann fein regelnd das leicht nach außen drängende Heck wieder ein. So wird der Fahrer nicht bevormundet, ihm aber im Notfall effektiv geholfen.

### 1,9 Lenkung

⊕ Für den Passat gibt es optional die im Testwagen verbaute Progressivlenkung. 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 2,2 Lenkradumdrehungen. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt - es ergibt sich ein gutes Lenkgefühl, der Passat lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Über die Fahrprofilauswahl kann man die Lenkkräfte in zwei Stufen variieren.

### 2,6 Bremse

Die Bremse des Passat Variant lässt sich sehr gut dosieren und spricht einwandfrei an. Die Bremswerte fallen angemessen aus, mit durchschnittlich 35,5 m aus 100 km/h bis

zum Stillstand kann er aber keine neuen Bestwerte liefern. Die Bremse ist standfest ausgelegt und hält auch höheren Beanspruchungen statt.

## 2,1 SICHERHEIT

### 1,7 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 Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Das Fahrerassistenzpaket "Plus" enthält zusätzlich die adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC, einen Spurhalteassistenten und einen Spurwechselassistenten und ergänzt den Notbremsassistenten um eine Personenerkennung. Das Spurwechselsystem umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Optional in Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multi-kollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist 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 nur 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 (bis ca. 60 km/h) - der Testwagen mit Handschaltung hatte diese Funktionen nicht.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Passat 85 Prozent für gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2014 mit aktuellem Modell). Front- und Seitenairbags vorne 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. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



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

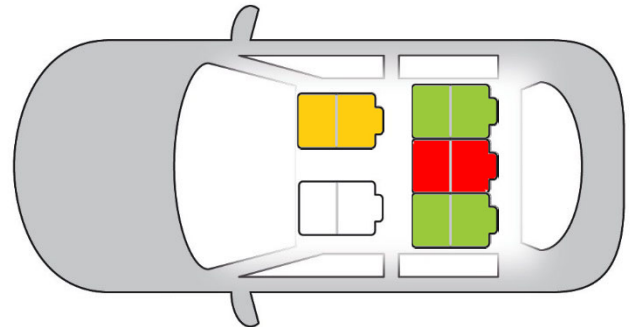
## 2,4 Kindersicherheit

⊕ 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). Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Haltepunkte der Gurte ungünstig verlaufen, die Polsterung einem

reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Option). Ist ein Handy gekoppelt oder eine separate SIM-Karte eingelegt, wird nach dem Crash neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

### 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)

sicheren Stand im Wege steht und keine Isofixhalterungen vorhanden sind.

## 3,5 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz ist noch nicht optimal beim Passat, der neuere und auf dem Passat basierende Arteon ist hier deutlich besser. Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es 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 hoch. Die Personenerkennung für den Notbremsassistent kostet Aufpreis, mit ihr sollen Kollisionen mit Menschen vermieden oder das Verletzungsrisiko reduziert werden.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2

Für ein Auto dieser Größe und mit diesem Nutzwert ist der Passat Variant relativ sparsam unterwegs. Sein Verbrauch von 5,2 l Diesel pro 100 km im EcoTest ist absolut gesehen aber nicht besonders niedrig, mit ihm ist eine CO2-Bilanz von 164 g pro Kilometer verbunden. Daher erhält der Volkswagen 29 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Innerorts konsumiert der 190-PS-Passat 5,3 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,0 l alle 100 km.

### 2,1 Schadstoffe

⊕ Die niedrigen Schadstoffwerte können sich durchaus sehen lassen. Selbst das für Dieselmotoren oft kritische Kapitel des Stickoxid-Ausstoßes beherrscht der Passat gut, seine Emissionen bleiben gering.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Der Lohn sind 39 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den Punkten für den Verbrauch ergeben sich insgesamt 68 Punkte, damit schrammt der Passat

Variant ganz knapp am vierten Stern vorbei (ab 70 Punkte) und muss leider mit drei von maximal fünf auskommen.

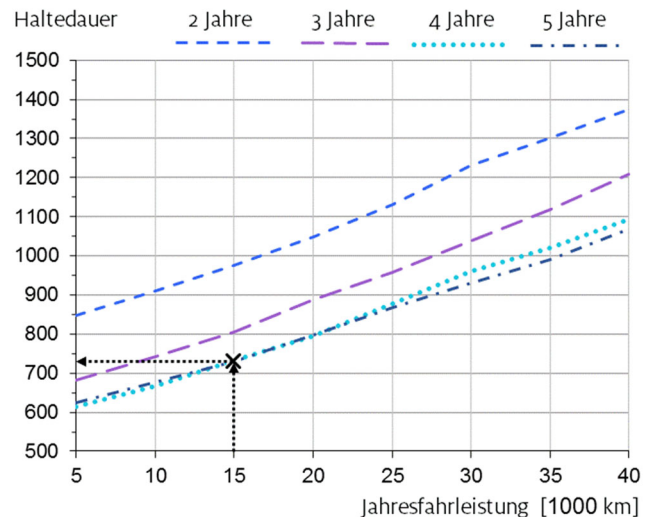
## 2,5 AUTOKOSTEN

### 2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die getestete Highline-Variante des Passat Variant lässt sich VW mit etwas über 40.000 Euro bezahlen - mindestens, denn das ist nur der Grundpreis. Addiert man ein paar übliche Extras in dieser Klasse hinzu, liegen 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 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 liegt bei 220 Euro pro Jahr, das ist für einen Zweiliter-Diesel nicht hoch, hier wirkt sich der niedrige CO<sub>2</sub>-Ausstoß dieser Variante aus. Die Versicherungseinstufungen sind angesichts der Fahrzeugklasse und der Leistung moderat (Haftpflicht 15, Teil-/Vollkasko 24/20).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 729 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 TSI BMT	1.4 TSI BMT ACT	1.8 TSI BMT DSG	2.0 TSI BMT DSG	2.0 TSI BMT DSG 4MOTION	1.6 TDI BMT	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT 4MOTION DSG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	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	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	110 (150)	132 (180)	162 (220)	206 (280)	88 (120)	110 (150)	176 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1400	250/1500	250/1250	350/1500	350/1700	250/1750	340/1750	500/1750
0-100 km/h [s]	9,9	8,6	8,1	6,9	5,7	11,0	8,9	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	218	230	244	250	204	218	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3   S	5,1   S	6,0   S	6,4   S	7,3   SP	4,1   D	4,3   D	5,8   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	124	119	136	148	167	107	112	151
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/18	14/21/23	14/21/23	15/20/24	16/21/24	13/19/21	13/19/21	15/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	86	76	118	146	184	176	224	302
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	647	677	739	793	923	643	669	878
Preis [Euro]	27.875	32.550	36.200	39.475	47.750	30.850	32.750	48.475

#### 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 Dieselmotor, Turbo, Euro6b, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.900 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km	4,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	110 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.767/1.832/1.516 mm
Leergewicht/Zuladung	1.590/590 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	650/1.780 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/100 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Emden, Deutschland

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,9/13,6/23,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R18 94W
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/4,6/6,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	136 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	1.265 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.585/595 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	475/880/1.505 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>90 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>68 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>109 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>462 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	729 Euro		
Steuer pro Jahr	220 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/24		
Basispreis Passat Variant 2.0 TDI SCR BMT Highline	40.850 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.12.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	56.179 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.920 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](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## 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	Serie/1.055 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	ab 155 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/450 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	325 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	410 Euro/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
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	2.055 Euro° (Paket)/Serie
Spurassistent	1.145 Euro°(Paket)
Spurwechselassistent	580 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/440 Euro°/205 Euro°/245 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	205 Euro°
Navigationssystem	ab 565 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/280 Euro°
Lenkradheizung	155 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	925 Euro°
Metalllackierung	640 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.180 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Dezember 2017  
 Test und Text: M. Ruhdorfer