



VW Passat Variant 1.4 TSI BMT ACT Highline

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Während die Karosserieabmessungen des neuen VW Passat im Vergleich zum Vorgänger weitgehend gleich geblieben sind, ist der Radstand mit 2,79 m deutlich größer (Vorgänger: 2,71 m). Das macht sich vor allem beim Platzangebot bemerkbar, das sowohl vorn als auch im Fond jetzt noch großzügiger ausfällt. Gleiches gilt auch für das Kofferraum-Volumen. Der Fahrkomfort ist insgesamt hoch. Das auf Wunsch erhältliche adaptive Fahrwerk federt angenehm, die Top-Komfortsitze (Serie beim Highline) bieten vor allem dem Fahrer viele Einstellmöglichkeiten und das Geräuschniveau im Innenraum fällt dank der optionalen Akustikverglasung äußerst niedrig aus. Der im Testwagen verbaute 1,4-l-Turbobenziner ist mit 125 oder 150 Pferdestärken erhältlich. Die getestete stärkere Motorisierung gibt es mit ACT-System, einem aktiven Zylindermanagement. Das bedeutet, dass bei niedriger Last und Drehzahl zugunsten des Kraftstoffverbrauchs zwei Zylinder abgeschaltet werden. Im ADAC EcoTest erreicht der Passat damit einen Durchschnittsverbrauch von 6,1 Liter Super auf 100 Kilometer, insgesamt gibt es vier von fünf Sternen. Dank des früh anliegenden Drehmoments von 250 Nm fährt der Passat bei den Fahrleistungsmessungen ein gutes Ergebnis ein. Die Fahrerassistenzsysteme wie der Emergency Assist, der im medizinischen Notfall das Fahrzeug selbstständig zum Stillstand bringt, oder der Trailer-Assist, der das Rückwärtsrangieren mit einem Anhänger durch teilautonome Eingriffe deutlich erleichtert, setzen neue Standards. In der Summe gehört der Passat Variant aufgrund seiner Ausgewogenheit zu den besten Kombis der Mittelklasse. Einziges echtes Manko ist der Preis. Der Passat Variant 1.4 TSI ACT kostet als Highline mindestens 34.950 Euro. Das ist trotz der recht umfangreichen Serienausstattung ein hoher Preis. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a. Audi A4, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia.

- +** sehr großzügiges Raumangebot, gute Komfoteigenschaften, einfache Bedienung, viele Assistenzsysteme lieferbar, helle LED-Scheinwerfer erhältlich
- keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, Fehlbetankung möglich, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,8 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,7 Langstrecke

1,8 Transport

2,3 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2015
Text: Martin Brand

+ Der VW Passat überzeugt mit einer weitgehend tadellosen Verarbeitung. Alle Karosserieteile sind sauber eingepasst und sehr sorgfältig gefertigt. Nur einige wenige Details wie der fehlende Klarlack an der Innenseite der Motorhaube können dem VW angekreidet werden. Der Kofferraum ist weitgehend mit kratzunempfindlichen Materialien verkleidet. Auch im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die direkt im Sichtbereich des Fahrers liegenden Bereiche wie die oberen Teile des Armaturenbretts und der Türverkleidungen sind geschäumt und haben eine gute Haptik. Auch die mit Stoff bezogenen Dachsäulenverkleidungen zeugen von hoher Qualität. Die Einstiegsbereiche der Türen sind mit einer doppelten Dichtlippe gegen Verschmutzung abgedichtet. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert. Die Motorhaube lässt sich einfach öffnen und schließen, zudem wird sie mittels Gasdruckfeder offen gehalten.

- Schaut man genauer hin, findet man auch einige Stellen, an denen gespart wurde. So bestehen die Mittelkonsole und alle unteren Bereiche des Armaturenbretts sowie der Türverkleidungen aus harten und kratzempfindlichen Kunststoffen. Die Fensterrahmen sind von innen unverkleidet, sodass man den Lack sieht - in dieser Fahrzeugklasse sollten die Rahmen verdeckt sein. An den Türschwelleren gibt es keine Einstiegsleisten, die Lackkratzer beim Ein- und Aussteigen verhindern würden. Die Karosserie ist bei leichten Parkremplern oder einer unvorsichtig geöffneten Tür weitgehend ungeschützt. Es fehlen Schutzleisten an den Türen und die lackierten Stoßfänger sind einteilig. Nur der untere Bereich der hinteren Stoßstange kann separat ausgetauscht werden. Der Motorraum ist von unten unverkleidet und kann dadurch leicht verschmutzen. Der restliche Unterboden ist weitgehend glattflächig gestaltet und aufwendig mit Akustikdämmmatten verkleidet. Einen Fehlbetankungsschutz im Stutzen, der ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindert, gibt es beim Passat mit Ottomotor nicht, nur bei einer Dieseldieselvariante.

Der Passat Variant 1.4 TSI erhält bei der Alltagstauglichkeit eine gute Bewertung. Der Kombi bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 512 kg zufriedenstellend aus. In der getesteten Highline-Ausstattung findet man serienmäßig selbstversiegelnde Reifen vor (ContiSeal), die sich bei einem eingefahrenen Nagel oder Ähnlichem selbstständig abdichten und eine Weiterfahrt ermöglichen. Gegen Aufpreis kann man auch ein vollwertiges Reserverad ordern (nicht im Testwagen). Nur dann findet man Bordwerkzeug und einen Wagenheber zum Wechseln der Räder im Fahrzeug vor.

+ Mit dem 59 l Kraftstofftank sind hohe Reichweiten von bis zu 965 km möglich (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Auf der stabilen Dachreling (Serie) dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Gebremste Anhänger sind bis zu einer Gesamtmasse von 1.600 kg und ungebremste bis 710 kg zulässig. Die zulässige Stützlast beträgt gute 90 kg - damit lassen sich auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger zum Transport von zwei schweren E-Bikes montieren.

2,2 Sicht

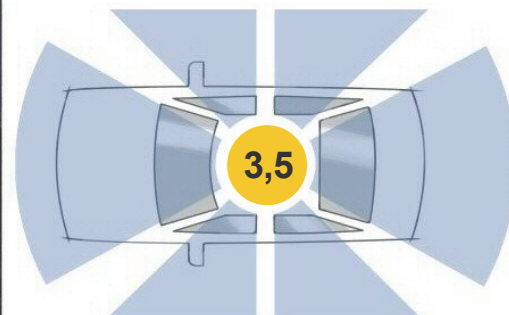
Die Rundumsicht des VW Passat Variant fällt noch zufriedenstellend aus. Dank der nun teilweise versenkbaren Kopfstützen im Fond fällt die Sicht nach hinten deutlich besser aus als noch beim Vorgänger. Dennoch behindern die recht breiten C-Säulen sowie die B-Säulen die Sicht zur Seite und nach schräg hinten. Die Sitzhöhe ist durchschnittlich, man hat einen zufriedenstellenden Blick auf das Verkehrsgeschehen. Niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind zufriedenstellend einsehbar. Die Außenspiegel haben eine durchschnittliche Größe und ermöglichen dadurch einen akzeptablen Blick nach hinten.

⊕ Die Karosserie des Passat Variant ist recht übersichtlich. Der Heckabschluss ist dank der fast senkrechten Heckscheibe gut abzuschätzen, die Motorhaube ist dagegen nur zum Teil einsehbar. Sehr gut lassen sich niedrige Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug erkennen. Beim Rangieren helfen die in dieser Ausstattungsversion serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten. Gegen Aufpreis kann ein Einparkassistent geordert werden, der automatisch in Längs- und Querparklücken lenkt (im Testwagen). Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Zudem parkt der Passat mit dem System auch wieder selbstständig aus. Neben einer Rückfahrkamera kann man im neuen Passat auch eine 360°-Rundumkamera (Area View) ordern (beides nicht im Testwagen). Damit wird mittels vier Kameras das komplette Fahrzeugumfeld auf den Bildschirm des Infotainmentsystems projiziert. Ganz neu erhältlich ist ein sogenannter Trailer-Assist. Damit soll das Rückwärts-Rangieren mit einem Anhänger deutlich erleichtert werden. Der Spiegeleinsteller wird dabei als Joystick verwendet, um die gewünschte Fahrtrichtung anzuzeigen. Das Fahrzeug berechnet dann automatisch den Fahrweg und lenkt selbstständig in die entsprechende Richtung, man muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Das System funktioniert insgesamt sehr gut, und stellt besonders für Fahrer, die selten mit Anhängern rückwärts rangieren, eine große Hilfe dar. Die Scheibenwischer haben einen guten Wirkungsbereich und ermöglichen somit ein großes Sichtfeld. Neben den serienmäßigen Halogenscheinwerfern gibt es für den Passat optional zwei LED-Lichtsysteme. Die in der Ausstattungsvariante Highline serienmäßigen einfacheren LED-Scheinwerfer besitzen Reflektortechnik. Optional ist dazu ein Fernlichtassistent erhältlich, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet. Alternativ gibt es gegen Aufpreis das im Testwagen verbaute Active Lighting System. Dann gibt es LED-Scheinwerfer in Projektionstechnik samt variabler Lichtverteilung, aktiver Kurvenlichtfunktion und dem blendfreien Fernlichtassistenten. Die damit erzielte Lichtausbeute ist beeindruckend. Das Abblendlicht leuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug sehr hell und homogen aus, das Fernlicht besitzt eine hohe Reichweite. Der dynamische Fernlichtassistent erkennt über eine Kamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet nur die Bereiche aus, die andere Verkehrsteilnehmer blenden würden. Das serienmäßige Abbiegelicht leuchtet die seitlichen Bereiche beim Abbiegen gut aus. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der linke Außen- und der Innenspiegel (serienmäßig) automatisch ab.

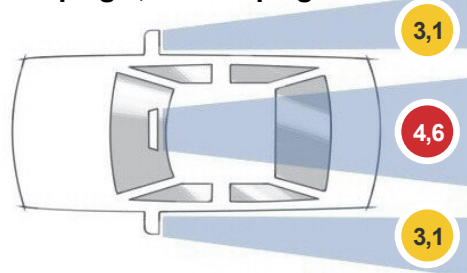


Dank der nun teilweise versenkbaren Kopfstützen im Fond ist die Sicht nach schräg hinten deutlich besser als im Vorgänger.

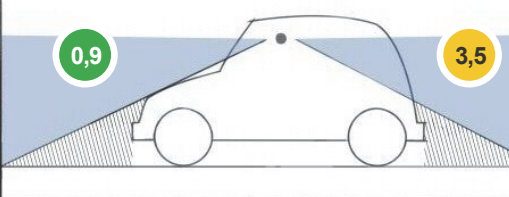
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Darüber hinaus hat der fahrerseitige Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verringert wird. Für den Passat gibt optional eine beheizbare Frontscheibe die anstatt mit Heizdrähten mit einer leitfähigen Beschichtung versehen ist, an die eine Spannung angelegt wird.

– Der kleine Innenspiegel liefert nur ein mäßiges Bild des rückwärtigen Verkehrs.

2,5 Ein-/Ausstieg

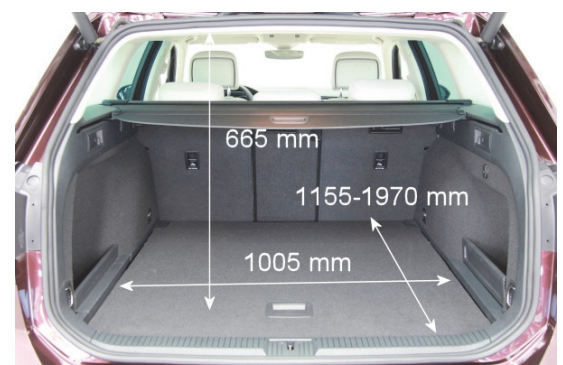
Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Der Schweller ist zwar sehr niedrig, wodurch die Füße beim Ein- und Aussteigen nicht so weit angehoben werden müssen, doch stört vor allem der große Abstand zwischen Seitenschweller und Sitz. Die Sitzfläche liegt mit rund 54 cm über der Fahrbahn in akzeptabler Höhe. In den Fond gelangt man weitgehend problemlos. Die Türen öffnen weit und die Türeinstiege sind breit, wodurch sich ein angenehm großer Einstiegsbereich ergibt. Störend sind die recht tief angeordnete Sitzbank sowie der ausladend gestaltete Radkasten.

+ Die Zentralverriegelung lässt sich per Fernbedienung betätigen. Die Tasten sind verwechslungssicher und man kann damit auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem "Keyless Access". Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, da das Fahrzeug die Tür automatisch entriegelt, sobald man den Türgriff berührt. Das in der Highline-Ausstattung serienmäßig verbaute Licht-Paket beinhaltet unter anderem eine 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 gibt es zudem eine in die Außenspiegel integrierte Umfeldbeleuchtung. Es gibt über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Aussteigen erleichtern können. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Sie haben zwar nur zwei Rastungen, zwischen der ersten und zweiten Rastung bleiben die Türen bei ebener Fahrbahn aber in jeder Position geöffnet, was in engen Parklücken ein komfortables Ein- und Aussteigen ermöglicht.

– Die optionale Diebstahlwarnanlage beinhaltet eine Safe-Sicherung. Sperrt man dann das Auto ab, während sich noch Personen darin befinden, können diese nicht mehr aussteigen, da die Zentralverriegelung sich nur noch mit dem Schlüssel öffnen lässt. Auf die aktivierte Safe-Sicherung wird der Fahrer beim Abschalten der Zündung im Multifunktionsdisplay hingewiesen. Sie kann durch zweifaches Verriegeln mit dem Schlüssel oder zweimaliges Antippen des Türgriffes manuell deaktiviert werden.

1,5 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraumvolumen des VW Passat Variant fällt riesig aus. Bis zur Gepäckraumabdeckung gemessen lassen sich bis zu 475 l verstauen. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Passat bis zum Dach, beträgt der Stauraum 675 l - dann passen bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegt das Kofferraumvolumen bei 880 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. bei 1.505 l, wenn man den Kombi dachhoch belädt.



Mit 475 l Volumen lässt der Kofferraum des Passat kaum Wünsche offen.

1,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich optional auf Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen. Sie öffnet weit und bietet Personen bis rund 1,90 m unter der geöffneten Klappe genügend Platz. Wählt man das Easy-Open-Paket (im Testwagen), muss man zum Öffnen der Heckklappe nur noch seinen Fuß unter die Stoßstange halten und sie öffnet dann automatisch. Dank der niedrigen Ladekante, die nur 62 cm über der Fahrbahn liegt, und dem zur Ladekante hin fast ebenen Ladeboden (variabler Ladeboden in oberer Stellung), lässt sich der Passat Variant sehr einfach beladen. Die Ladeöffnung ist hoch und durchschnittlich breit. Durch das zweckmäßige Kofferraumformat lassen sich auch sperrige Gegenstände gut transportieren. 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. Für einen Kombi in dieser Preisklasse ist der Kofferraum insgesamt nur spärlich beleuchtet.

1,7

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, unter dem Kofferraumboden können auch kleine Gepäckstücke verstaut werden. In der Reserveradmulde des Testwagens war zwar der Subwoofer des optionalen Soundsystems verbaut, dennoch finden hier noch rund 30 l Platz. Zur Ladungssicherung gibt es vier stabile Zurrösen. Optional ist ein Gepäcknetz am Kofferraumboden lieferbar (nicht im Testwagen). Wählt man das Gepäck-Management-Paket (nicht im Testwagen), gibt es ein im Kofferraumboden integriertes Schienensystem, an dem stabile Verzurrösen, ein flexibler Spanngurt oder ein verschiebbarer Gepäckboden eingehängt werden können. Mit Letzterem können schwere Gegenstände bequem abgestellt und dann in Richtung Rücksitzlehne geschoben werden. Serienmäßig wird der Kombi mit einem Sicherheitstrennnetz ausgeliefert, das am Dach eingehängt wird und den Kofferraum vom Innenraum abtrennt. Es gibt optional eine nach vorn klappbare Beifahrersitzlehne, dann können auch sehr lange Gegenstände verstaut werden. Diese Funktion ist jedoch nur in der Ausstattungsvariante Comfortline erhältlich.

1,7

INNENRAUM

1,6

Bedienung

Der VW Passat kann dank klar gegliederter Bedienelemente und des optionalen Infotainmentsystems mit einer einfachen und intuitiven Bedienung punkten. Das Radio-/Navigationssystem Discover Pro überzeugt mit einem großen Touchscreen samt Näherungssensorik. Möchte man aber die vielen Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten nutzen, benötigt man trotz der klar strukturierten Menüführung eine gewisse Eingewöhnungszeit. Das Klimabedienteil ist sehr tief angeordnet, wodurch der Fahrer seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden muss. Die Funktionen der Klimaautomatik erschließen sich aber schnell.



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

Die angewählte Temperatur wird in einem kleinen Display neben den Drehreglern angezeigt und ist gut ablesbar. Um Detailsinstellungen an der Klimaautomatik durchzuführen, gibt es eine separate Setup-Taste. Dann lassen sich über den Touchscreen z. B. die Umluftautomatik oder die Intensität der Klimaautomatik einstellen. Um Energie zu sparen, schaltet die Heckscheibenheizung nach einer gewissen Betriebsdauer automatisch ab.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind insgesamt gut angeordnet. Der Schalthebel ist gut positioniert und einfach erreichbar. Die Scheibenwischer besitzen zwei Wischgeschwindigkeiten und einen in der Empfindlichkeit einstellbaren Regensensor (Serie). Über das Bordmenü kann der Regensensor bei Bedarf auch deaktiviert werden. Der Lichtschalter ist recht gut erreichbar und auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Ein Fahrlichtsensor ist in der Highline-Ausstattung Serie. Die Bedienelemente für die Nebelleuchten findet man direkt neben dem Lichtschalter. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Die serienmäßigen Instrumente sind klar gegliedert und lassen sich gut ablesen. Mit dem Bordcomputer können mittels verschiedener Kurzzeit- und Langzeitspeicher die Fahrdaten (z. B. Verbrauch, Reichweite, Fahrzeit,...) im Kombiinstrument und/oder Navigationsbildschirm angezeigt werden. Das optionale Active Info Display mit 31,2 cm großer TFT-Display-Diagonale zeigt eine Vielzahl an Informationen (z. B. die Navigationskarte und verschiedenste Informationen zu Multimedia, Bordcomputer und Assistenzsystemen) an, ist aber auch aufgrund der Funktionsvielfalt etwas unübersichtlich (nicht im Testwagen). Gegen Aufpreis ist ein Head-up-Display erhältlich, das wichtige Informationen auf eine ausfahrbare Scheibe projiziert - dadurch braucht der Fahrer den Blick nicht so oft von der Fahrbahn abzuwenden (nicht im Testwagen). Das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem Discover Pro ist mit einer Bildschirmdiagonale von 20,3 cm und einem Annäherungssensor ausgestattet. Dieser erkennt, wenn sich die Hand in Richtung Bildschirm bewegt und listet nur dann weitere Auswahlpunkte auf. Das im Stil eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm oder über Direktwahltasten am Bildschirm bedient werden. Zudem lassen sich viele Menüpunkte auch über das Multifunktionsdisplay mittels Lenkradtasten abrufen. Das im Testwagen verbaute Premium-Lautsprechersystem "Dynaudio Confidence" sorgt auch bei lauter Musik für klaren Klang und kräftige Bässe. Im Passat finden sich zahlreiche gut nutzbare Ablagen. In den vorderen Türfächern finden große Flaschen Platz, zudem gibt es Becherhalter, ein großes Ablagefach in der Mitte, ein Brillenfach sowie ein kleines Fach links unter dem Lenkrad. Im Fond gibt es Becherhalter in der Mittelarmlehne, Lehentaschen an den Sitzlehnen und große Türfächer. Gegen Aufpreis kann man im Fond eine 230 V-Steckdose ordern. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und klimatisiert. Die Innenraumbeleuchtung mit vier LED-Leselampen ist sehr hell. Die Leseleuchten hinten können sogar vom Fahrerplatz aus separat eingeschaltet werden. Alle Bedienelemente sind vorbildlich beleuchtet. Optional ist zudem eine angenehme Ambientebeleuchtung erhältlich. Bei geöffneten Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dies dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Für den Passat gibt es optional zwei unterschiedliche Abstandsregelsysteme (ACC). In der günstigeren Ausführung regelt das ACC bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h, wählt man das teurere System mit einem leistungsstärkeren Radarsensor, lässt sich das System bis 210 km/h einstellen.

⊖ Unverständlicherweise bietet VW nur für die niedrigste Ausstattungsvariante Trendline gegen Aufpreis einen Tempomaten an. In den höheren Ausstattungen Comfortline und Highline ist ein Tempomat generell nicht lieferbar. Es kann dann nur das optionale ACC geordert werden. VW begründet dies damit, dass man mit dem ACC bei nur geringem Mehrpreis deutlich mehr Komfort erhält. Die Entscheidung, ob man einen Tempomaten oder ein ACC haben möchte, sollte jedoch dem Kunden überlassen bleiben. Die Fahrlichtanzeige sowie die Anzeige für die Nebelscheinwerfer sind 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 bedienen. Dies führt zu deutlicher Ablenkung vom Verkehrsgeschehen. Die Gurtschlösser sind aufgrund der wuchtigen Mittelkonsole nicht ideal erreichbar.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorn fällt sehr großzügig aus. Bei ganz zurückgeschobenem Fahrersitz finden Insassen bis knapp zwei Meter Körpergröße eine bequeme Sitzposition vor. Die Kopffreiheit würde für noch etwas größere Personen ausreichen. Dank der guten Innenbreite hat man im Passat ein angenehmes Raumgefühl, das nur durch die wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert wird.

1,5 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 Insassen. Die Innenraumbreite im Fond fällt zufriedenstellend aus. Zwei Personen finden sehr bequem Platz, für drei Personen nebeneinander wird es aber recht eng. Das subjektive Raumgefühl ist gut.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Kombis ist ausreichend. Die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen und die Rücksitzlehnen sind dreigeteilt umklappbar. Sitzvarianten werden für den Passat nicht angeboten.

1,7 KOMFORT

1,9 Federung

Für den Passat können vier Fahrwerke geordert werden. Neben dem Standardfahrwerk gibt es ein Schlechtwegefahrwerk mit 15 mm höherer Bodenfreiheit, ein Sportfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung (R-Line Sportpaket) oder das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk (DCC), das ebenfalls eine leichte Tieferlegung von 10 mm beinhaltet.

⊕ Mit der adaptiven Dämpferregelung (DCC) können drei Programme zur Einstellung der Dämpfercharakteristik gewählt werden. Neben dem Normal-Modus gibt es einen Comfort- und Sport-Modus. Zusätzlich passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Im Normal-Modus zeigt sich das Fahrwerk sehr ausgewogen abgestimmt. Kurze Bodenwellen oder grobe Einzelhindernisse werden gut geschluckt, gleichzeitig schwingt die Karosserie selbst bei voller Beladung kaum nach. Im Sport-Modus zeigt sich die Fahrwerkscharakteristik deutlich straffer. Wank- sowie Seitenneigung sind kaum vorhanden, Hindernisse dringen dadurch jedoch weniger gedämpft in den Innenraum, ohne dass der Passat dadurch unkomfortabel wird. Der Comfort-Modus erhöht den Fahrkomfort nochmals etwas. Vor allem feinere Unebenheiten werden dann besser absorbiert und dringen kaum noch bis zu den Insassen durch. Nachteil der weichen Auslegung ist aber, dass gerade bei langen Bodenwellen auf der Autobahn ein leichtes Nachschwingen vorhanden ist und die Karosserie auf welligen sowie kurvigen Landstraßen stärker in Bewegung gerät. Raue Fahrbahnbeläge sowie Kopfsteinpflaster schluckt das Fahrwerk gekonnt. Auch der Langsamfahrkomfort des Passat Variant ist gut.

1,6

Sitze

Der VW Passat ist in der Ausstattungsvariante Highline vorn serienmäßig mit "Top-Komfortsitzen" sowie Alcantarasitzbezügen (Seitenwangen in Leder) ausgestattet.

⊕ Der ergoComfort-Fahrersitz lässt sich in der Höhe und Neigung einstellen. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute elektrische 14-Wege-Einstellung mit Memory-Funktion. Dann hat der Fahrersitz sogar eine Massagefunktion zu bieten. Die hohe Lehne ist körpergerecht ausgeformt, besitzt eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze und bietet im Lendenbereich einen guten Seitenhalt. Auch die Sitzfläche ist bequem ausgeformt, die Oberschenkel finden dank ausgeprägter Wangen einen guten Halt. Dank der ausziehbaren Oberschenkelauflage lässt sich die Sitzfläche individuell an die jeweilige Personengröße anpassen. Auf dem Fahrerplatz finden Personen unterschiedlicher Statur schnell eine langstreckentaugliche Sitzposition. Den linken Fuß kann man auf einem stabilen Trittbrett abstützen. Der Beifahrersitz bietet einen ebenso guten Sitzkomfort. Dieser ist höhen- und neigungseinstellbar und besitzt eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Auf eine ausziehbare Oberschenkelauflage und eine Massagefunktion muss der Beifahrer aber verzichten. Auf den äußeren Rücksitzen ist der Sitzkomfort ebenfalls gut. Die Lehne ist angenehm gepolstert und bietet einen zufriedenstellenden Halt. Dank der passenden Lehnenneigung der Rückbank und der guten Oberschenkelauflage sitzt man auch im Fond bequem.

1,4

Innengeräusch

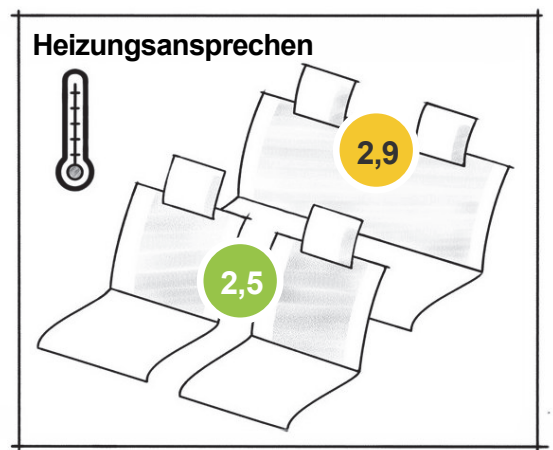
⊕ Gegen Aufpreis sind die Front- sowie Seitenscheiben aus geräuschkämmendem Verbundsicherheitsglas erhältlich, wodurch die Windgeräusche weiter gesenkt werden. Der mit dieser Akustikverglasung ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem äußerst niedrigen Geräuschpegel im Innenraum. Bei 130 km/h beträgt das Innenraumgeräusch gerade einmal 65,5 dB(A). Sowohl Wind- als auch sonstige Fahrgeräusche sind gut gedämmt und dringen kaum zu den Insassen durch. Auch der Turbobenziner hält sich bei normaler Fahrweise stets im Hintergrund. Nutzt man allerdings das gesamte Drehzahlband, wird das Aggregat etwas dröhnig.

1,8

Klimatisierung

Im Passat Variant findet man in der getesteten Top-Ausstattung serienmäßig eine Drei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Die Heizleistung fällt beim getesteten Modell vorn gut und hinten zufriedenstellend aus. Der Passat Variant 1.4 TSI wird bei kalten Außentemperaturen vorn recht schnell auf eine angenehme Innenraumtemperatur erwärmt. Im Fond dauert es etwas länger, bis es warm wird.

⊕ Sowohl Fahrer und Beifahrer als auch die hinteren Insassen können die Temperatur getrennt einstellen. Die Luftmengenverteilung kann gut justiert werden, allerdings nur für alle Sitzplätze gemeinsam. Es besteht die Möglichkeit, drei Automatikprogramme zu wählen (sanft, mittel, intensiv). Je nach Programm wird die Intensität der automatischen Regelung angepasst. Im indirekten Belüftungsmodus arbeitet die Klimaautomatik weitgehend zugfrei. Die automatische Umluftregelung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Luft im Innenraum. Ein Staub- und Pollenfilter samt Aktivkohleeinsatz ist im Passat Serie.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

Der 1.4 Liter große Turbobenziner leistet maximal 110 kW/150 PS bei 5.000 1/min und bietet schon bei 1.500 1/min ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Der Direkteinspritzer ist mit dem aktiven Zylindermanagement (ACT) ausgestattet. Läuft der Motor im Teillastbereich zwischen 1.400 und 4.000 1/min (bis 130 km/h), werden der 2. und 3. Zylinder abgeschaltet. Dadurch ist eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs möglich. Wird dem Motor mehr Leistung abgefordert, werden die zwei Zylinder innerhalb von wenigen Millisekunden wieder hinzugeschaltet.

+ Der Passat Variant kann mit dem Motor ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen einfahren. Die Elastizitätswerte in den drei größten Gängen überzeugen. Um von 60 auf Tempo 100 zu beschleunigen, braucht der Passat im vierten Gang 8,5 Sekunden, im fünften 10,4 Sekunden und im sechsten 12,8 Sekunden. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der rund 1,5 Tonnen schwere Passat nur 5,2 s (gemessen im zweiten Gang).

2,2 Laufkultur

+ Der Benzin-Direkteinspritzer legt insgesamt eine gute Laufkultur an den Tag. Im Vierzylinderbetrieb werden kaum Vibrationen in den Innenraum übertragen. Auch Störgeräusche verkneift sich das Aggregat weitgehend, im mittleren Drehzahlbereich neigt der Motor allerdings zu leichtem Brummen. Im Zwei-Zylinder-Betrieb sind etwas stärkere Vibrationen am Lenkrad spürbar. Das Umschalten vom Zwei- in den Vier-Zylinder-Betrieb erfolgt nahezu unmerklich. Bei voller Beschleunigung ist allerdings ein leichtes Ruckeln beim Umschalten feststellbar.

1,9 Schaltung

+ Die sechs Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich leichtgängig schalten. Die Schaltwege sind kurz, sodass sich auch schnelle Schaltvorgänge durchführen lassen - dann muss man beim Einlegen aber einen etwas höheren Widerstand überwinden. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die optimalen Schaltpunkte an, um möglichst spritsparend unterwegs zu sein. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Das Anfahren klappt dank gut dosierbarer Kupplung problemlos, an Steigungen hilft die serienmäßige Autohold-Funktion. Diese hindert das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen, ohne dass man die Bremse betätigen muss. Beim Anfahren wird die Feststellbremse automatisch deaktiviert. Bei deaktivierter Autohold-Funktion rollt das Fahrzeug zurück, da es keine Berganfahrhilfe gibt. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung spontan an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

- Wird der Rückwärtsgang eingelegt, während das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe.

2,3 Getriebeabstufung

+ Die Getriebeabstufung passt gut zum Ottomotor. Für alle Geschwindigkeitsbereiche steht ein passender Gang zur Verfügung, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprunge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde durchschnittlich gewählt. Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit rund 2.900 1/min.

2,0

FAHREIGENSCHAFTEN

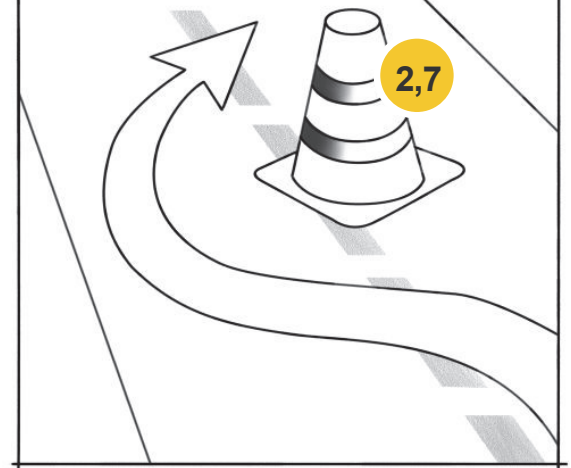
2,3

Fahrstabilität

Das Fahrverhalten des Passat Variant ist insgesamt sicher, auch wenn der Kombi im ADAC Ausweichtest nicht vollkommen überzeugen kann. Lenkt man den Passat ruckartig an, wie es eventuell in einer Schrecksituation der Fall sein könnte, reagiert er zwar gut auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich spontan auf Ausweichkurs, zeigt beim Zurücklenken aber eine deutliche Übersteuerneigung. Dank effektiver ESP-Eingriffe und beherrztem Gegenlenken durch den Fahrer kann das Fahrzeug zurück auf Kurs gebracht werden. Beim Zurückfahren in die Ausfahrgasse produziert der Passat einen Gegenpendler. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht, das Verhalten ist für ungeübte Fahrer jedoch anspruchsvoll.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls stabilisiert sich das Fahrzeug sofort wieder von selbst und hält gut die Spur. Sowohl beim Überfahren von einseitigen Fahrbahnverwerfungen oder bei Spurrillen ist der Geradeauslauf des Kombis gut. Die Antriebsschlupfregelung sowie die serienmäßige elektronische Differenzialsperre (EDS) verhindern ein Durchdrehen der Antriebsräder und verbessern die Traktion speziell beim Anfahren. Gegen Aufpreis kann man für den Passat auch die erweiterte elektronische Differenzialsperre XDS ordern, die die Agilität des Fahrzeugs bei schneller Kurvenfahrt erhöht, indem das entlastete kurveninnere Rad leicht abgebremst wird (im Testwagen). Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch. Der Grenzbereich ist breit und kündigt sich rechtzeitig an. Das Fahrzeug schiebt dann gut kontrollierbar über die Vorderräder. Lastwechselreaktionen sind nur wenig ausgeprägt. Bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich das Eigenlenkverhalten wenig.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,0

Lenkung*

Neben der serienmäßigen elektromechanischen Servolenkung gibt es für den Passat bei Wahl des optionalen R-Line Sportpakets auch eine Progressivlenkung (im Testwagen vorhanden). Der Wendekreis des Passat Variant fällt mit 11,7 m für ein Fahrzeug in der Mittelklasse gerade noch zufriedenstellend aus.

⊕ Die Progressivlenkung besitzt um die Mittellage eine gute Rückmeldung und spricht schon bei kleinen Lenkwinkeln spontan an, ohne dass die Lenkung nervös wirken würde. Auch bei größeren Lenkwinkeln und schneller Kurvenfahrt spricht die Lenkung präzise an und liefert ein gutes Lenkgefühl. Dank der bei stärkerem Lenkeinschlag direkteren Auslegung der Progressivlenkung wird die Handlichkeit des Passat Variant deutlich erhöht. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nur knapp über zwei Lenkradumdrehungen notwendig. Damit wird das Rangieren erleichtert und auch auf kurvenreichen Straßen oder beim Abbiegen reduziert sich der Lenkaufwand. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

1,6

Bremse

⊕ Der VW Passat Variant 1.4 TSI überzeugt mit einem kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 35,3 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 der Größe 235/45 R18 94W). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei starker Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach. Zudem spricht die Bremse schnell an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Richtungsstabilität in Kurven ist gut.

1,4

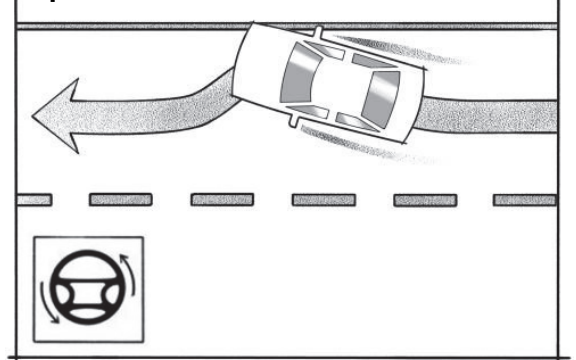
SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

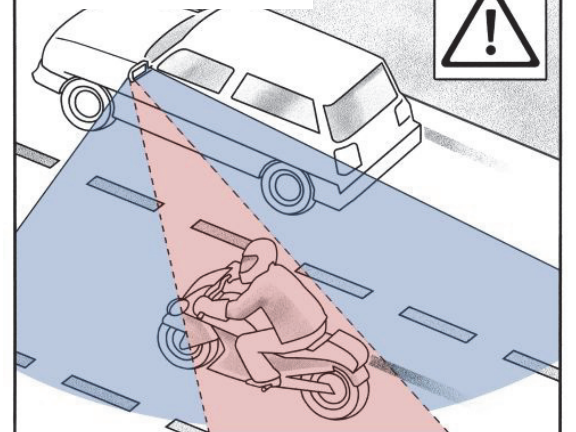
⊕ Serienmäßig findet man neben dem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennt und den Fahrer entsprechend warnt. Optional kann man auch ein direkt messendes System ordern. Dann werden über Sensoren im Reifen die einzelnen jeweiligen Reifendrucke erfasst und dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Serie ist eine Müdigkeitserkennung, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und den Fahrer bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit warnt und eine Pausenempfehlung anzeigt. Im Passat Highline findet man serienmäßig LED-Scheinwerfer und Abbiegelicht (im Nebelscheinwerfer) vor. Gegen Aufpreis gibt es einen Fernlichtassistenten, der bei vorausfahrenden als auch entgegenkommenden Fahrzeugen automatisch das Fernlicht ab- und wieder aufblendet oder einen dynamischen Fernlichtassistenten. Das Umfeldüberwachungssystem Front Assist inklusive City-Notbremsfunktion ist ab der mittleren Ausstattungsvariante Comfortline serienmäßig an Bord. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine gut sichtbare Kollisionswarnung. Reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden werden kann. In Verbindung mit DSG ist gegen Aufpreis die City-Notbremsfunktion mit Personenerkennung erhältlich. Dann wird der Fahrer auch bei einem drohenden Zusammenstoß mit Fußgängern gewarnt bzw. im Notfall eine Bremsung eingeleitet. Der gegen Aufpreis erhältliche Spurhalteassistent Lane Assist erfasst über eine Kamera die Fahrspuren. Droht das Fahrzeug, die Fahrspur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen, lenkt der Lane Assist automatisch leicht in die Fahrbahnmitte zurück.

Spurhalteassistent



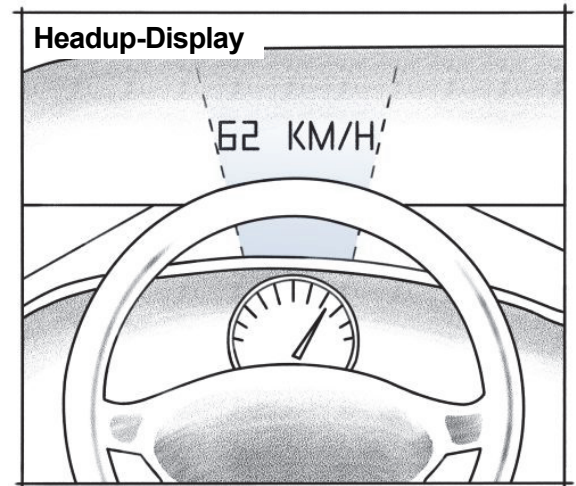
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Ordert man die Verkehrszeichenerkennung, werden dem Fahrer über Navigationsdaten sowie Verkehrsschilderkennung mittels Kamera Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote im Multifunktionsdisplay angezeigt. Ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich ist ein Spurwechselassistent. Dieser erkennt Fahrzeuge, die sich auf der Nachbarspur schnell von hinten nähern oder sich im toten Winkel des Fahrzeugs befinden. Der Fahrer erhält eine gut sichtbare Warnung. Zusätzlich unterstützt das System beim rückwärts Ausparken, indem es den Fahrer warnt, wenn sich Querverkehr nähert. Für den Passat gibt es nun erstmals optional ein Head-Up-Display. Die in der getesteten Ausstattung serienmäßigen LED-Rückleuchten sind von anderen Verkehrsteilnehmern besonders gut erkennbar. Bei einer Notbremsung blinkt zunächst das Bremslicht und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Das ab der Ausstattung Comfortline serienmäßige Licht-und-Sicht-Paket beinhaltet Rückleuchten in den Türverkleidungen, die den nachfolgenden Verkehr bei Nacht auf geöffnete Türen aufmerksam machen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

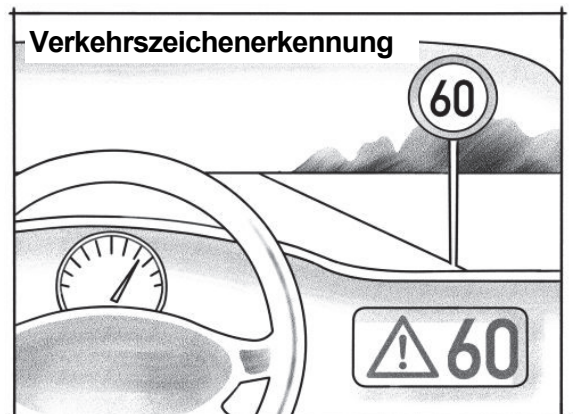


In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der VW Passat überzeugt mit einer guten Insassensicherheit bei den ADAC Crashtests. Die Passat Limousine erreicht 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. Der Passat Variant ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Optional kann man zudem einen Knieairbag für den Fahrer sowie Seitenairbags im Fond ordern, die das Sicherheitsniveau weiter steigern sollten. Wählt man die zusätzlichen Airbags, sind die Gurte der äußeren hinteren Sitzplätze zudem mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern ausgestattet, ansonsten findet man Gurtstraffer und -begrenzer nur auf den beiden Vordersitzen.

Die Kopfstützen vorn lassen sich sehr weit herausziehen und reichen in der Höhe für große Personen bis über 1,90 m. Vorn wie hinten sind die Kopfstützen nahe am Kopf positioniert und können so bei einem Heckaufprall optimal wirken. 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. Eine Weltpremiere feiert der Emergency Assist. Dieses System 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.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand gebracht und währenddessen leichte Lenkmanöver ausgeführt, um den umliegenden Verkehr aufmerksam zu machen. Zudem wird die Warnblinkanlage aktiviert. Das System ist im Fahrerassistenz-Paket "plus" enthalten, das jedoch nur in Verbindung mit einem Automatikgetriebe erhältlich ist. 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. Für den Verbandkasten fehlt dagegen eine gut erreichbare Halterung.

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

1,7

Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält die Passat Limousine beim ADAC Crashtest gute 87 Prozent der möglichen Punkte. Das Ergebnis des Passat Variant sollte ähnlich gut ausfallen. Isofix-Kindersitze lassen sich auf beiden äußeren Rücksitzen dank gut zugänglicher Isofix-Befestigungen inkl. Ankerhaken einwandfrei fixieren. Die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen ist gut und die Gurtschlösser sind fest fixiert. Dadurch können auch Kindersitze mit den normalen Gurten einwandfrei befestigt werden. Die Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf zu befestigen, zudem sind die Gurtschlösser optimal angeordnet. Lediglich die Gurtanlenkpunkte sind ungünstig unter dem Polster verbaut, wodurch die Gurte mit erhöhtem Kraftaufwand festgezogen werden müssen, um Kindersitze lagestabil und sicher befestigen zu können. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze gut unterbringen. Die Beifahrerairbags sind mittels Schüsselschalter abschaltbar, wodurch auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrerplatz befestigt werden dürfen. Hohe Kindersitze lassen sich hier nur bedingt verwenden, da die Kopfstütze nicht ausbaubar ist. Alle Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz, wodurch das Verletzungsrisiko gemindert wird. Laut Betriebsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen alle Kindersitz-Klassen verwendet werden. Gegen Aufpreis sind in die Rücksitzbank integrierte Kindersitze lieferbar (nicht im Testwagen).

⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Sitzform und nicht idealer Gurtanlenkpunkte nicht zum Befestigen von Kindersitzen. Drei Kindersitze hätten auf der Rückbank ohnehin nebeneinander keinen Platz. Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher.

2,4

Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Passat im Kapitel Fußgängerschutz 66 Prozent der möglichen Punkte. Das ist ein gutes Ergebnis. Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube.

⊖ Die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe sind dagegen noch zu aggressiv gestaltet.

2,2

UMWELT/ECOTEST

2,6

Verbrauch/CO₂*

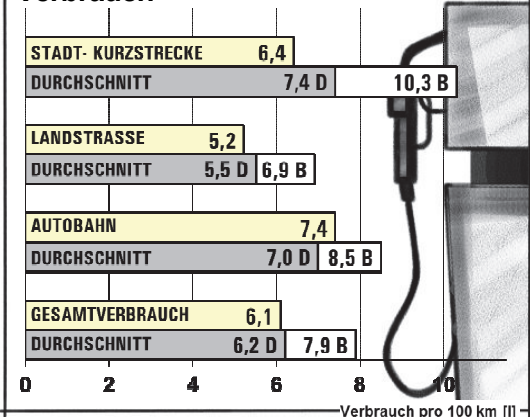
Der Passat Variant 1.4 TSI ACT schneidet in diesem Kapitel zufriedenstellend ab. Im ADAC EcoTest erhält der Mittelklasse-Kombi mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 166 g/km gute 34 Punkte im CO₂-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,1 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Passat 6,4 l/100 km, außerorts 5,2 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert er 7,4 l/100 km.

1,7

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind insgesamt gering, allerdings kann im anspruchsvollen Autobahnzyklus eine erhöhte CO-Konzentration im Abgas festgestellt werden. In diesem Kapitel erhält der Passat 43 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der VW auf 77 Punkte im ADAC EcoTest, was vier von fünf Sternen entspricht.

Verbrauch



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

2,6

AUTOKOSTEN

3,0

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Kraftstoffverbrauch des Passat im Klassenvergleich durchschnittlich ausfällt, erreicht er in diesem Kapitel eine zufriedenstellende Bewertung.

3,0

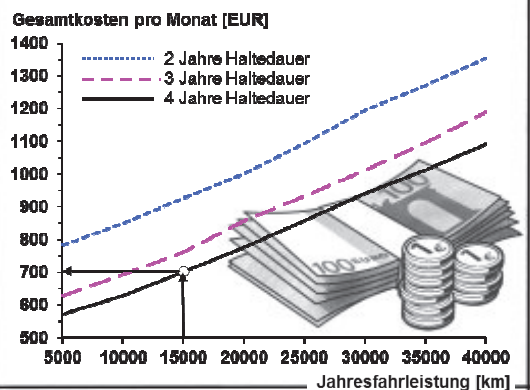
Werkstatt- / Reifenkosten*

Der VW besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 26.500 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr oder alle 60.000 Kilometer, muss eine Inspektion mit erweitertem Umfang durchgeführt werden. Der Zahnriemen muss nur alle 210.000 km ersetzt werden.

⊕ VW verbaut nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Wartungs- und Verschleißteile, die zur Kosteneinsparung beitragen. Zudem gewährt auch VW eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 702 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,4

Wertstabilität*

- ⊕ Der recht neu auf dem Markt erhältlichen achten Generation des VW Passat wird als Kombi-Version in Verbindung mit der getesteten Motorisierung für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert.

4,2

Kosten für Anschaffung*

- ⊖ Teuer zeigt sich der Passat Variant 1.4 TSI ACT in der Anschaffung. Zusammen mit der Highline-Ausstattung kostet der Kombi mindestens 34.950 Euro. Immerhin fällt die Serienausstattung dabei nicht schlecht aus: Klimaautomatik, Licht-/Regensensor, Parksensoren vorne und hinten, ein radargestütztes Notbremsystem und sogar LED-Scheinwerfer sind dann bereits im Ausstattungsumfang enthalten. Unverständlich ist, dass lediglich für die Basisausstattung Trendline optional ein Tempomat angeboten wird. Ab der mittleren Ausstattung Comfortline gibt es nur ein Abstandsregelsystem (ACC), das zwar mehr Komfort bietet, aber auch teurer ist.

1,4

Fixkosten*

- ⊕ Die jährlichen Fixkosten fallen im Klassenvergleich sehr günstig aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt lediglich 76 Euro. In der Haftpflichtversicherung ist der Passat sehr günstig eingestuft (KH: 14). In der Teil- und Vollkaskoversicherung ist der VW durchschnittlich eingestuft (TK: 21; VK: 19).

2,4

Monatliche Gesamtkosten*

- ⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen nicht zuletzt aufgrund der guten Wertstabilität und der geringen Fixkosten recht niedrig aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TSI BMT	1.8 TSI BMT DSG (7-Gang)	2.0 TSI BMT DSG	2.0 TSI BMT 4MOTION DSG	1.6 TDI BMT	2.0 TDI BMT	2.0 TDI SCR BMT	2.0 TDI SCR BMT DSG (7-Gang)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1798	4/1984	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	132 (180)	162 (220)	206 (280)	88 (120)	110 (150)	140 (190)	176 (240)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1400	250/1250	350/1500	350/1700	250/1750	340/1750	400/1900	500/1750
0-100 km/h[s]	9,9	8,1	6,9	5,7	11,0	8,9	8,1	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	230	244	250	204	218	235	238
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,8 S	6,3 S	7,2 S	4,1 D	4,1 D	4,2 D	5,4 D
CO2 [g/km]	124	130	145	163	107	107	109	140
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/19	14/19/21	15/20/24	16/21/24	16/21/22	16/21/22	15/21/24	16/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	86	106	140	176	176	214	218	280
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	656	743	808	927	650	664	709	834
Preis [Euro]	27.150	35.225	38.425	46.250	29.750	31.575	36.200	44.975

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1395 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R17
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65/11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/5,2/7,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	166 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4767/1832/1477 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2085 mm
Leergewicht/Zuladung	1488 kg/512 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	475 l/880 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	710 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	965 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	437 Euro
Monatliche Gesamtkosten	702 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/21
Grundpreis	34.950 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	ab 375 Euro ^o
Automatikgetriebe (DSG)	2.300 Euro
City-Notbremsfunktion (Front Assist)	Serie
elektronische Dämpferkontrolle (DCC)	1.200 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Light Assist)	ab 155 Euro ^o
Head-Up-Display	560 Euro
Kurvenlicht (Active Lighting System)	1.055 Euro ^o
LED-Abblendlicht (+ Fernlicht)	Serie
LED-Rückleuchten	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Rückfahrkamera	405 Euro
Spurassistent (Side Assist Plus)	1.140 Euro ^o
Tempomat (ab Comfortline nur ACC lieferbar)	nicht erhältlich
Totwinkelassistent (Side Assist)	575 Euro
Verkehrsschilderkennung	320 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten (inkl. Knieairbag Fahrer)	Serie/510 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 880 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	925 Euro
Lackierung Metallic	605 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.330 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,0	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	2,3
Alltagstauglichkeit	2,1	Lenkung*	2,0
Sicht	2,2	Bremse	1,6
Ein-/Ausstieg	2,5	Sicherheit	1,4
Kofferraum-Volumen*	1,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Kofferraum-Variabilität	1,7	Kindersicherheit	1,7
Innenraum	1,7	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	1,6	Umwelt/EcoTest	2,2
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	2,6
Raumangebot hinten*	1,5	Schadstoffe	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	1,7		
Federung	1,9	AUTOKOSTEN	2,6
Sitze	1,6	Betriebskosten*	3,0
Innengeräusch	1,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Klimatisierung	1,8	Wertstabilität*	2,4
Motor/Antrieb	2,2	Kosten für Anschaffung*	4,2
Fahrleistungen*	2,3	Fixkosten*	1,4
Laufkultur	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	2,4
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen