



## VW Passat 1.4 TSI EcoFuel Trendline

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

**N**un ist es soweit: der Passat TSI EcoFuel erreicht als erstes Auto die vollen fünf Sterne beim ADAC EcoTest. Das Erdgas-Auto bietet sehr geringe Schadstoffemissionen und zusätzlich einen geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Der Erdgasverbrauch fällt mit durchschnittlich 4,9 kg recht günstig für eine große Limousine aus. Die Reichweite ist mit etwa 425 km durchaus praxistauglich. Geht das Gas mal aus (21 kg Tanks), kann auch mit dem 31 l Benzintank weitergefahren werden. Vom Gasantrieb bekommt der Kunde kaum etwas mit, in beiden Betriebsarten beschleunigt der kleine 1,4-l-TSI-Motor mit Kompressor und Turbo den Passat flott, die Tanks verbergen sich unter Kofferraumboden und Rücksitzbank. Der große Kofferraum bleibt also bestehen. Das umweltfreundliche Angebot startet bei knapp 30.000 Euro - dafür bekommt man ein absolut praxistaugliches und ungewohnt flottes Erdgasauto.

**Karosserievarianten:** Limousine und Kombi **Konkurrenten:** mit Erdgas keine

- +** erstes 5-Sterne-Auto im ADAC EcoTest, sehr gute Verarbeitung, sehr großer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, funktionelle Bedienung, bequeme, körpergerechte Sitze, sichere Straßenlage, starker, sehr laufruhiger Motor, niedriger Verbrauch, günstig im Unterhalt
- hinten schlechte Sicht



### ADAC-URTEIL



2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, Türen und Hauben sind exakt eingepasst, die Spaltmaße gleichmäßig gering. Nicht nur die Karosserie ist aerodynamisch günstig gestaltet, sondern auch der Unterboden, der weitgehend glattfächig ausfällt. Das sorgt für weniger Luftwirbel und geringeren Verbrauch. Die Türschweller sind recht gut gegen Verschmutzen abgedichtet, sie könnten aber noch etwas besser gegen Kratzer beispielsweise durch Schuhe geschützt sein. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen; es befindet sich jedoch ein gut erreichbarer Schalter im Innenraum. Dort setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die Kunststoffe wirken hochwertig und alle Teile sind sauber verbaut. Mit Softlack überzogene Bauteile sorgen für eine angenehme Haptik, Chromrähmchen um die Instrumente für eine gewisse Noblesse. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden. Die effektive Zuladung fällt mit 550 kg ordentlich aus und reicht auch für vier Erwachsene mit Gepäck.

⊖ Die Frontblinker sind bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem kleinste Beschädigungen notdürftig repariert werden können. Wagenheber und Radmutterenschlüssel gibt es nicht. Die schmalen Seitenschutzleisten schützen kaum vor unvorsichtig geöffneten benachbarten Autotüren.

2,5

### Sicht

Die Sicht im Innenspiegel und in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend. Auf Wunsch blendet der Innenspiegel (abschaltbar) und der linke Außenspiegel automatisch ab, so dass der Fahrer nicht von hinten geblendet wird.

⊕ Nach vorn ist die Sicht sehr gut, weil die Front stark abfällt, allerdings mit dem Nachteil, dass die vordere Karosseriekante nicht gesehen werden kann. Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit statischem und dynamischem Kurvenlicht sowie Abbiegelicht sind ebenfalls in der Zubehörliste zu finden. Auf Wunsch kann man den Passat mit Parksensoren vorne und hinten ordern, auch koppelbar mit einer Heckkamera. Leider muss man beim vorwärts Einparken die Sensoren immer manuell aktivieren. Ein feines Extra ist der Parklenkassistent, der passende Parklücken aussucht und dann selbständig lenkt - als Fahrer muss man nur Gas geben und bremsen.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Passat als Limousine nur ausreichend ab, die Sicht wird durch die breiten

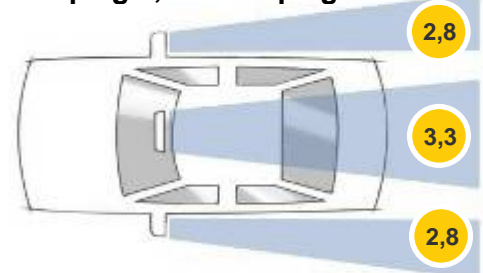


Der kombinierte Befüllanschluss für Erdgas und Benzin befindet sich unter der Serientankklappe.

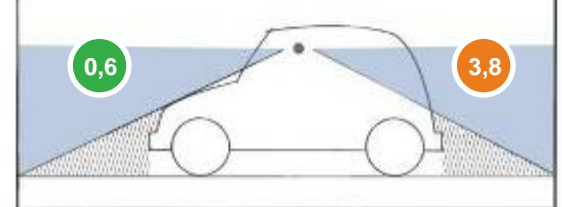
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

Dachsäulen und die Kopfstützen vor allem nach hinteneingeschränkt. Ohnehin kann man das Heck nur abschätzen und ist froh um die optionalen Parksensoren.

## 3,2 Ein-/Ausstieg

Obwohl der Passat sehr groß ist, fällt das Ein- und Aussteigen vorn wie hinten nicht besonders bequem aus. Die Sitzfläche befindet sich etwas niedrig und vor allem der breite Schweller stört. Auch sind die Türausschnitte nicht besonders hoch, man muss also Acht geben, um sich nicht den Kopf anzuschlagen. Die aufpreispflichtigen Sportsitze (im Testwagen nicht vorhanden) haben seitlich hochgezogenen Wangen, die besonders beim Aussteigen hinderlich sind. Die Standardsitze sind hier praktischer.

⊕ Türen, Fenster und das aufpreispflichtige Schiebedach lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln bzw. öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es das Schließ- und Startsystem "Kessy". Mit diesem System braucht man zum Entriegeln der Türen die Fernbedienung nur bei sich zu tragen. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Auch eine Umfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln sind in der Aufpreisliste zu finden. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außensitzenden.

## 1,6 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 475 Liter. Nach Vorklappen der Rücksitzlehnen erweitert sich der Stauraum auf 815 l. Unter dem Kofferraumboden befinden sich die Tanks, es gibt also keinen weiteren Gepäckraum und auch keinen Platz für ein Reserverad.



**Die Erdgastanks befinden sich unter dem Kofferraumboden und lassen für ein Ersatzrad keinen Platz mehr. Dadurch bleibt aber der Kofferraum mit 475 l Volumen auf Oberklasseniveau.**

## 3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe schwingt bei Betätigung der Fernbedienung selbsttätig auf. Der Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format.

⊖ Die Zugänglichkeit ist eher mäßig, da die Ladeöffnung klein, die Ladekante recht hoch (73 cm über der Straße) und der Innenboden sehr tief ist (fast 19 cm zur Ladekante). So lassen sich sperrige Dinge nur schwerlich unterbringen. Wenn man sich Gepäck von weit hinten hervorziehen will, macht man sich am Stoßfänger die Kleidung schmutzig. Die Kofferraumklappe muss zum Schließen von außen zugeedrückt werden, obwohl Innengriffe vorhanden sind.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vor- und zurückklappen. Eine Durchladeluke gibt es für die Ausstattungslinie Trendline nicht, ein Skisack kostet Aufpreis.

⊖ Ein Gepäcknetz muss extra bezahlt werden. Kleinere Gegenstände rutschen auf dem großen Kofferraumboden haltlos herum. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne steigt der Boden nach vorn leicht an.

---

## 1,7 INNENRAUM

### 1,4 Bedienung

⊕ Der Passat ist funktionell und mit geringem Kraftaufwand bedienbar. Vieles funktioniert elektrisch unterstützt, wie die Fenster, die Außenspiegel und die Feststellbremse, die auch Notbremsfunktion hat. Selbsttätig einsetzende Wischer und automatisch einschaltendes Fahrlicht sind als Extras zu haben. Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad lässt sich gut anpassen, der Schalthebel liegt günstig zur Hand. Das optionale Navigationssystem ist weitgehend intuitiv einstellbar und hat ein großes Display, das auf Berührung reagiert. Für die meisten wichtigen Funktionen sind Kontroll- u. Warnleuchten vorhanden, der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Es gibt genügend Ablagen, sogar Flaschenhalter in den vorderen Türablagen. Das Handschuhfach wird von der Klimaanlage mit gekühlt und ist auch ohne Zündung-Ein beleuchtet. In der Fahrertür gibt es gegen Aufpreis einen Unterschlupf für einen speziellen VW-Regenschirm. Der Gasbetrieb unterscheidet sich nicht vom üblichen Benzin-Betrieb, die Fahrzeugelektronik regelt alles einwandfrei und für den Fahrer ohne Umstellung. Die Gas-Betankung klappt weitgehend problemlos, wenn man es einmal geübt hat. Einen Umschalter zwischen Gas- und Benzinbetrieb gibt es nicht, wann immer möglich fährt der Passat mit Erdgas; erst wenn die Tanks leer sind, wird auf Benzin umgestellt.

⊖ Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Es fehlen gut sichtbare Kontrollleuchten für das Abblendlicht und die Nebelscheinwerfer, die vorhandenen im Lichtschalter sind kaum zu erkennen.



**Der Passat präsentiert sich auf von VW gewohnt hohem Niveau. Die Funktionalität sowie Qualitätsanmutung sind einwandfrei.**

### 1,4 Raumangebot vorne\*

⊕ Große Innenbreite und große Kopffreiheit sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für etwa 2 m große Personen zurückschieben.

### 2,6 Raumangebot hinten\*

⊕ Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist viel Platz vorhanden, erst Mitfahrer über 1,85 m Größe stoßen mit dem Kopf am Dach an. Die Kniefreiheit reicht auch für noch größere Personen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).

⊖ Obwohl die Innenbreite groß ist, sitzt man hinten zu dritt beengt.

---

## 2,1 KOMFORT

### 2,0 Federung

⊕ Federung und Stoßdämpfung sind ein gelungener Kompromiss aus nicht zu straffer und nicht zu weicher Auslegung. So werden lange wie kurze Bodenwellen meist gut geschluckt und bringen die Karosserie

kaum aus der Ruhe. Nur ganz selten dringen Stöße etwas stärker bis zu den Insassen durch. Angenehm sind auch die gut gedämpften Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln und die relativ geringe Seitenneigung in Kurven. Beladen kommt die Federung auch nicht an ihre Grenzen, das Heck schwingt etwas mehr nach, bleibt aber komfortabel.

---

## 2,2 Sitze

- + Die großen Vordersitze sind komfortabel gepolstert und bieten recht guten Halt. Gegen Aufpreis gibt es für den Fahrer oder für beide Vordersitze eine elektrische Lordosenstütze, für horizontale und vertikale Einstellung. Dann ist die Rückenunterstützung sehr gut. Die Rückbank hat Ausformungen für zwei Personen. Auf ihnen sitzt man recht komfortabel, bei bequemer Lehnenneigung und genügend Oberschenkelunterstützung, nur für sehr große Mitfahrer reicht sie nicht ganz.
- Für den Beifahrersitz kostet die Höheneinstellung Aufpreis (im Testwagen nicht vorhanden).

---

## 1,7 Innengeräusch

- + Gemessen ist der Geräuschpegel bis 130 km/h sehr niedrig. Auch subjektiv stört nichts, lediglich die Abrollgeräusche kann man recht deutlich wahrnehmen. Aber Windgeräusche bleiben dezent und vom Motor hört man nur unter Last ein leises knurren - im Leerlauf ist das Aggregat praktisch nicht zu hören, lediglich der Drehzahlmesser verrät seine Arbeit. Zwischen Benzin- und Gasbetrieb sind praktisch keine Unterschiede feststellbar, nur der Motor klingt im Benzinbetrieb etwas kerniger.

---

## 2,3 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne nur gut bis zufriedenstellend und kann auch bestenfalls eine befriedigende Heizwirkung zeigen. Hinten fällt beides noch etwas schlechter aus - hier könnte VW noch nachbessern.

- + Serienmäßig gibt es eine manuelle Klimaanlage mit Temperaturvorwahl. Eine Klimaautomatik mit zwei Zonen (Fahrer- und Beifahrer-Temperatur getrennt regelbar) kostet Aufpreis. Sie enthält auch eine automatische Umluftkontrolle. Die Luftverteilung kann einzeln und in Kombinationen recht frei gewählt werden. In allen Fällen ist ein Pollenfilter und ein Aktivkohlefilter gegen unangenehme Gerüche serienmäßig.

---

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,0 Fahrleistungen\*

- + Der 150-PS-TSI legt sich dank Kompressor und Turbolader trotz nur 1,4-l-Hubraum ordentlich ins Zeug. Überholmanöver sind rasch erledigt. Auch die Durchzugswerte sind gut, selbst noch im lang übersetzten 6. Gang. Beeindruckend ist vor allem, wie gleichmäßig über das gesamte Drehzahlband Kraft zur Verfügung steht, bei knapp unter 1.000 U/min. zieht der kleine Motor bereits spürbar an und hält seinen Durchzug bis 6.000 U/min.

1,3

## Laufkultur

⊕ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich sehr ruhig und kultiviert, ausgezeichnet für einen Vierzylindermotor. Brummfrequenzen treten praktisch nicht auf. Nur unter hoher Last wird der TSI-Motor etwas rauer.

1,6

## Schaltung

⊕ Die 6-Gang-Schaltbox im Passat ist gelungen. Die Gänge sind gut geführt und lassen sich präzise einlegen, manchmal fühlt sich das Schalten etwas "rau" an. Mögliche Schaltgeschwindigkeiten sind hoch. Auch wenn man in den Rückwärtsgang schaltet, treten keine Probleme auf; der Rückwärtsgang ist klar getrennt von den Vorwärtsgängen, so wird ein versehentliches "Verschalten" weitgehend ausgeschlossen.

1,0

## Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen optimal zur Leistungscharakteristik des Motors. Im sechsten Gang ist die Übersetzung angenehm lang, so dass die Drehzahlen vergleichsweise niedrig sind. Das gute Durchzugsvermögen des Kompressor-Turbo-Motors kompensiert dies optimal.

2,2

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

### Fahrstabilität

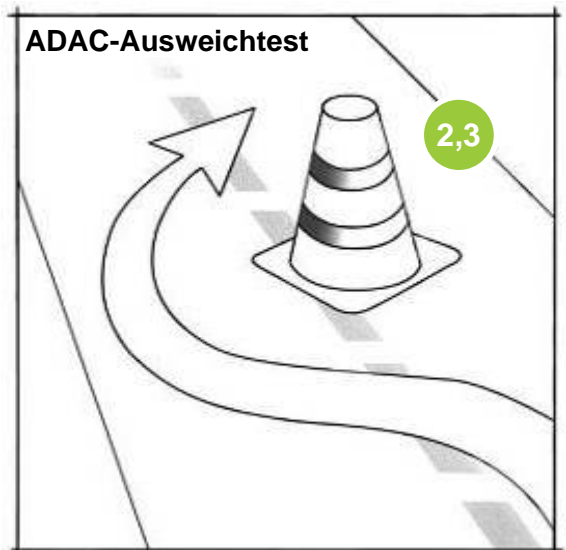
⊕ Die Richtungsstabilität ist sehr gut, das Fahrgefühl sicher. Das ESP+ Stabilitätssystem greift auch bei pendelndem Anhänger ein (bei Anhängerkupplung ab Werk). Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für sicheres Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Gegen Aufpreis ist eine Reifenfülldruck-Kontrolle erhältlich. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Passat insgesamt gut ab, er untersteuert leicht, bleibt aber beherrschbar. Wirklich souverän steuert er aber nicht durch den Parcours. Die Driftwinkel sind recht groß, weil das ESP spät zu regeln anfängt.

1,7

### Kurvenverhalten

⊕ In Kurven verhält sich der Wagen leicht untersteuernd, für Ungeübte problemlos - die möglichen Querbeschleunigungen sind sehr hoch. Wird eine Kurve doch einmal zu schnell angefahren, unterstützt das ESP den Fahrer, durch angepasstes Abbremsen und automatisches Gaswegnehmen nicht von der Fahrbahn abzukommen. Auch beladen bleibt der Passat in Kurven gut beherrschbar.

### 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.

## 2,1 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, selbst wenn das Tempo hoch liegt. Sie ist zielgenau und vermittelt genügend Gefühl zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit beim Rangieren macht das Auto handlich, wobei der Wendekreis mit knapp 11,6 m nur zufriedenstellend ausfällt.

## 2,7 Bremse

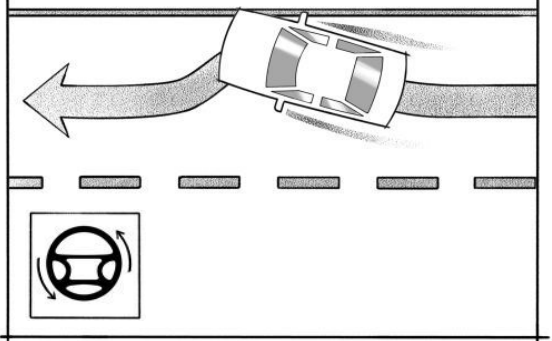
Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Passat TSI EcoFuel durchschnittlich 38,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest und frei von Fading. Das Ansprechverhalten der Bremse und ihre Dosierbarkeit sind gut.

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP und der Bremsassistent sind serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Abbiegelicht, ein indirekt und ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem und einen Spurhalteassistenten, der auf die Lenkung wirkt und insgesamt gut funktioniert. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Der Motor kann nur gestartet werden, wenn das Kupplungspedal getreten ist, so wird unbeabsichtigtes Anfahren verhindert. Rückstrahler in den Türen warnen den rückwärtigen Verkehr.

#### Spurhalteassistent

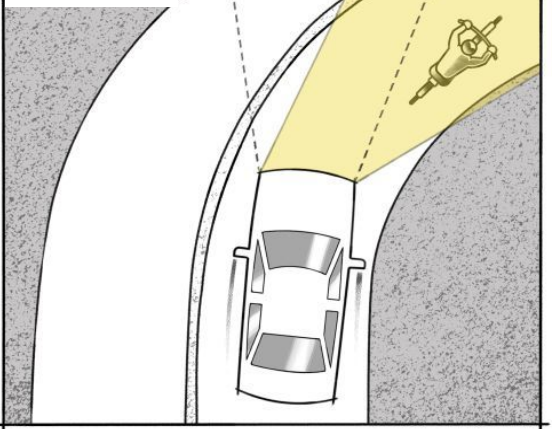


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff

### 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der VW Passat bietet dank sehr steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Mit insgesamt 34 Punkten (Frontalcrash: 14; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) erreicht er 5 Sterne. Die Kopfstützen der Vordersitze sind selbst für ca. 1,85 m große Personen noch hoch genug, durch den geringen Abstand zu den Köpfen können sie optimal wirken. Hinten sind sie niedriger, bieten aber noch genügend Schutz, weil das Dach eine Abstützfunktion übernehmen kann. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

#### Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

### 1,7 Kindersicherheit

⊕ Kindersitze lassen sich problemlos und sicher befestigen, mit den

vorhandenen Gurten oder auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen auch per Isofix. Für diese Plätze sind integrierte Sitzerrhöhungen erhältlich (Aufpreis). Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fenster haben Einklemmschutz. Insgesamt eignet sich der Passat also gut für die Befestigung von Kindersitzen, weil die Gurtlängen großzügig bemessen und die Gurtanlenkpunkte günstig sind.

---

## 3,2 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

---

## 1,4 UMWELT/ECOTEST

---

### 1,8 Verbrauch/CO2\*

⊕ Durchschnittlich verbraucht der Passat TSI EcoFuel 4,9 kg Erdgas pro 100 km. Das ist für eine so große Limousine ein richtig guter Wert. Er entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von lediglich 134 g - das bringt ihm im ADAC EcoTest 42 Punkte und damit eines der bisher besten Ergebnisse. Innerorts konsumiert er 6,9 kg, außerorts 3,7 kg und auf der Autobahn 5,0 kg alle 100 km. Auch im Benzin-Betrieb liegt der Durchschnittsverbrauch mit etwa 7 bis 7,5 l Super pro 100 km vergleichsweise günstig. Dennoch sollte wenn möglich immer im Erdgasbetrieb gefahren werden, damit sich die hohe Investition beim Kauf auch rechnet. Das ist bei Reichweiten zwischen 400 und 500 km pro Erdgas-Tankfüllung auch kein großes Problem.

---

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind besonders gering, ein Vorteil von Erdgas und seiner sauberen Verbrennung. Damit gibt es die volle Punktzahl im EcoTest - 50 Punkte. Zusammen mit den 42 Punkte für den niedrigen CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergeben sich stattliche 92 Punkte und damit alle fünf möglichen Sterne im ADAC EcoTest - der Passat TSI EcoFuel ist damit das erste Auto, dass dieses Top-Ergebnis erzielt.

---

## 2,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 0,6 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da Erdgas dank Steuerbegünstigung relativ günstig zu bekommen ist und der Verbrauch im Rahmen bleibt, liegen die Kraftstoffkosten für ein so großes Auto ausgesprochen niedrig - daher die bestmögliche Bewertung.

---

### 1,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Bereits schon nach 15.000 Kilometer oder spätestens einem Jahr findet der erste Ölwechsellservice statt. Ansonsten besitzt der VW eine fahrabhängige Serviceanzeige, die laut Hersteller im Schnitt alle 30.000 Kilometer oder aber spätestens nach zwei Jahren zum "Intervall-Service" (mit Ölwechsel) ruft. Dazwischen,

also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,4 Liter Kompressor/Turbo Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ 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. Wird mit der gängigen Serienbereifung gefahren, befinden sich auch die Kosten für den Reifenersatz auf relativ niedrigem Niveau.

⊖ Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich. Auch die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

## 4,1 Wertstabilität\*

⊖ Der Passat wird innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums durch ein neues Modell ersetzt. Dies und die Tatsache, dass in Deutschland Limousinen grundsätzlich nicht so beliebt sind, drücken auf die Restwertentwicklung. Der Kombi ist die empfehlenswertere Variante.

## 3,3 Kosten für Anschaffung\*

Knapp 30.000 Euro Basispreis sind nicht gerade günstig, die Ausstattung umfasst aber alles notwendige im Bereich Sicherheit (Airbags, ESP). Die Aufpreisliste ist aber lang und weitere 10.000 Euro schnell addiert. Luxus lässt sich VW bezahlen.

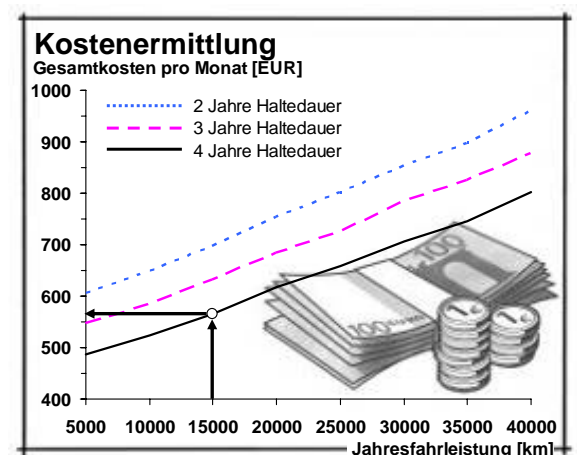
## 2,3 Fixkosten\*

Die Einstufung bei der Haftpflichtversicherung und der Teilkasko liegen im zufriedenstellenden bis ausreichenden Bereich für diese Klasse.

⊕ Die Kosten für die Vollkaskoversicherung sind verhältnismäßig günstig. Auch der Staat hält sich bei der Steuer zurück.

## 2,2 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die absoluten Kosten pro Monat für den Passat TSI EcoFuel liegen im guten Bereich, vor allem die günstigen Kraftstoffkosten und die niedrige KFZ-Steuer beeinflussen das Ergebnis positiv. Bei Wertverlust, Versicherung und Werkstatt liegt die Limousine nur im durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 565 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Passat 1.6	Passat 1.4 TSI	Passat 2.0 FSI	Passat 1.8 TSI	Passat 2.0 TSI	Passat 3.2 V6 FSI	Passat 2.0 TDI	Passat 2.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1390	4/1984	4/1798	4/1984	6/3168	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	75(102)	90(122)	110(150)	118(160)	147(200)	184(250)	81(110)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	148/3800	210/1500	200/3500	250/1500	280/1800	320/3200	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	12,4	10,5	9,9	8,6	7,6	6,9	11,8	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	203	209	220	235	246	192	209
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,2 S	6,9 S	9,0 S	8,0 S	8,8 S	10,3 S	6,1 D	6,2 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/20	18/18/20	14/18/20	17/20/22	18/19/24	18/23/24	19/19/23	18/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	150	102	216	152	172	290	236	242
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	576	563	671	626	685	884	556	582
Preis [Euro]	23300	24850	29025	27400	30400	37625	26200	27875

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 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

## DATEN UND MESSWERTE


4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1390 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	<b>5,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	38,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Ergas)	<b>4,9 kg</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,9/ 3,7/ 5,0 kg</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	123g/km/ <b>134g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4765/1820/1472 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1550 kg/550 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>475 l/815 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	21 l
Reichweite	<b>425 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>80 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>47 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>73 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>365 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>565 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/22
Grundpreis	29.975 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 über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Parkenassistent	765 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	2075 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(Paket Xenon)	1270 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	530 Euro°
Reifendruckkontrolle	ab 54°
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Spurassistent	515 Euro
Tempomat	205 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(inkl. Kurvenlicht)	1270 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten (inkl. Gurtstraffer)	Serie/335 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend(Licht-u.-Sicht-Paket)	280 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/ Klimaautomatik	Serie/435 Euro°
Navigationssystem	ab 1310°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	285 Euro°

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend(nur Fahrerseite)	280 Euro°
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	160 Euro
Lackierung Metallic	530 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	295 Euro°
Schiebe-Hubdach	920 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,9

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen