



## Evolutionsmodell

**Wie bereits beim Golf setzt VW nun auch beim neuen Passat in erster Linie auf die Kunst der Verfeinerung.**

Statt auf Revolution auf Evolution zu setzen, ist bei VW ein alter Hut. Zuletzt beim Wechsel vom Golf V zum Golf VI praktiziert, baut nun auch die siebte Generation des Passat mehr oder weniger offensichtlich auf seinem Vorgänger auf. Das muss kein Fehler sein, wie das Beispiel Golf gezeigt hat. Und beim Passat war die Ausgangslage ähnlich komfortabel und entspannt. Bis zum Schluss blieb der Passat – allen voran im Flottenmarkt – ein überaus „gefragter Mann“.

Deshalb gleichen nicht nur die gesamte Plattform nebst Fahrwerk und Lenkung sowie die Abmessungen des Neuen weitestgehend genauso dem des Alten, wie die Grundarchitektur der Karosserie. Keine

Spur also von einem radikalen Designwechsel. Vielmehr tragen Front, Silhouette und Heck – bei Limousine gleichermaßen wie beim Flottenbestseller Variant – nun in jeder Beziehung die Optik und der Stil der sich mittlerweile vom Polo bis zum Phaeton erstreckenden, stringenten VW-Design-DNA zur Schau. In diesem Fall – jede generelle Geschmacksdiskussion einmal außer Acht lassend – eine de facto die Wertigkeit und Eleganz deutlich erhöhende Maßnahme.

Eins zu eins mit dem Vorgänger identisch ist das „füllige“, tadellose Platzangebot für Insassen und Gepäck.

Analog zum Exterieur kennzeichnet den neuen Passat ein im Detail verfeinertes

Interieur. So erhielt das im Grundlayout unveränderte Armaturenbrett im oberen Bereich eine neue, edlere Narbung. Chromapplikationen veredeln zudem zusätzliche Schalter und die Einfassung der Lüftungsgitter. Ferner sind nun erstmals auch die Türverkleidungen mit Applikationen versehen.

Aber: Im unteren Bereich, sprich unterhalb der gleichfalls eine edlere Beschaffenheit aufweisenden Dekorleiste, stößt man nach wie vor auf schlichtes Hartplastik. Noch ärgerlicher: das weiterhin wenig grifffreundliche Duo aus Kunststofflenkrad und -Schaltknopf in der Basisversion Trendline. Fast schon peinlich: die 139 Euro extra für die „Abhilfe“ in Form eines „Ledermantels“.

Sprichwörtlich ein Hingucker ist dagegen die feine Analoguhr oberhalb der Mittelkonsole, wie sie an gleicher Stelle auch im Phaeton zum

Einsatz kommt. Neu sind auch der von „oben“ in die Mitte der Mittelkonsole gewanderte Warnblinkschalter und die nun sinnvollerweise nicht mehr wie bisher links vom Lenkrad, sondern jetzt neben dem Schalthebel platzierte Taste für die elektronische Parkbremse. Und last but not least erfolgt der Motorstart in Verbindung mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem „Keyless Access“ (466 Euro) fortan per Knopfdruck.

Modifiziert wurden auch das Design und die Bezüge der Sitze. Dazu kommen ab der Ausstattung Comfortline nun wie beim Touareg nicht nur in der Höhe, sondern auch horizontal einstellbare vordere Kopfstützen. Ebenfalls neu: eine Klimafunktion für die Vordersitze (ab 248 Euro).

Hand angelegt wurde zudem am unverändert 603 bis 1.731 Liter fassenden Ladeabteil des Variant. So enthält nun das aus dem Vorgänger bekannte Gepäckmanagementpaket (298 Euro) zusätzlich einen verschiebbaren, bis zu 100 Kilogramm belastbaren Ladeboden, der stufenlos im Bereich der Ladefläche hin und her geschoben werden kann. Er erlaubt es beispielsweise, Werkzeug- oder Getränkeboxen mühelos im Bereich der Rücksitzlehne zu verstauen. Nicht gebraucht, lässt er sich mit einem Handgriff komplett ausbauen. Neu ist auch die Gepäckraumabdeckung selbst. Geschlossen reicht jetzt ein leichter Tipp von oben, damit sie sich selbst aufrollt. Man darf gespannt sein, wie robust und zuverlässig dieses System in der Praxis sein wird.

Neu ist auch die zusätzliche und praktische Fernentriegelung der weiterhin nur asymmetrisch geteilten Rücksitzlehnen vom Laderaum aus. Die Klappmechanik der Fondbank selbst ist ein Relikt aus vergangenen

### VW Passat Variant

Modell	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TSI	TSI EcoFuel	1.6 TDI BMT	2.0 TDI BMT	2.0 TDI BMT*
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.390	R4/1.798	R4/1.984	R4/1.390	R4/1.598	R4/1.968	R4/1.968
Leistung (kW/PS/min)	90/122/5.000	118/160/5.000	155/210/5.300	110/150/5.500	77/105/4.400	103/140/4.200	125/170/4.200
Drehmoment (Nm/min)	200/1.500	250/1.500	280/1.700	220/1.500	250/1.500	320/1.750	350/1.750
L x B x H (mm)	4.771 x 1.820 x 1.516						
0-100 km/h (s)	10,6	8,7	7,7	9,9	12,5	10,0	8,8
Spitze (km/h)	200	218	235	212	193	210	220
Normverbr. (l/100 km)	6,4 S	6,9 S	7,2 S	4,3 kg CNG	4,4 D	4,6 D	5,3 D
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	149	160	183	119	116	120	139
Preis (netto/Euro)	ab 21.366	ab 25.399	ab 27.857	ab 25.903	ab 22.878	ab 24.391	ab 29.265

\*serienmäßig mit Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe DSG

Tagen geblieben. Denn: Um bei der Laderaumerweiterung eine durchgehend ebene Lade- fläche zu erhalten, müssen nach wie vor erst die Sitzflä- chen hochgestellt und im Zweifelsfall sogar die Kopf- stützen herausgezogen wer- den. Hier gibt es – wie die Konkurrenz zeigt – mittler- weile wesentlich einfachere und raffiniertere Lösungen.

Punkten kann der Variant dagegen mit den Optionen „umlegbare Beifahrersitzle- hne“ (ab 75 Euro), „automatisch öffnende Heckklappe“ (378 Euro) sowie „Niveauregulie- rung hinten“ (639 Euro). Wiederum wenig Beifall dürften die 147 Euro extra für das ob- ligatorische, auch hinter der ersten Sitzreihe aufspannbare Laderaumtrennnetz finden.

Im positiven Sinn erwäh- nenswert sind dagegen das neue, riesige Panorama-Glas- schiebedach (996 Euro) sowie die praktische, schwenkbare Anhängerkupplung (731 Euro), die über einen in der Kof- ferraumseitenverkleidung in- tegrierten Taster elektrisch entriegelt „in Aktion“ tritt.

Nichts Neues gibt es ange- sichts der bekannten „Zutaten“ bei den Fahreigenschaften zu berichten. Der Passat gehört nach wie vor zu den komfor- tabelsten, handlichsten und



Auch das Heck trägt nun die aktuelle VW-Design-DNA. Eine akustische Einparkhilfe vorne und hinten (Park-Pilot) ist ab Comfortline Serie.



Das Ladevolumen blieb unverändert, das Interieur wurde mit feineren Materialien und einer hübschen Analoguhr à la Phaeton aufgewertet.

fahrsichersten Vertretern sei- ner Zunft.

Eindeutig wahrnehmbar ist dagegen das deutlich redu- zierte Geräuschniveau im In- nenraum. Es resultiert vor allem aus einer besseren Däm- mung in Türen und Armatur- enbrett sowie einer innova- tiven Akustikfolie in der Windschutzscheibe. Optional (240 Euro) gibt es Letztere auch für die Seitenverglasung vorn. Ein regelrechtes Feuer- werk brennt VW beim neuen Passat in Sachen Fahrerassis- tenzsysteme ab. Von einem Head-up-Display einmal ab-


gesehen, gibt es auf Wunsch so gut wie nichts, nichts, was es nicht gibt. Besonders interes- sant: der verbesserte „Park- Assist“ (ab 252 Euro), der nun neben einem noch „intimeren“ Längseinparken (Fahrzeug- länge plus 80) jetzt auch das „assistierte“ Querparken un- terstützt. Beheizte Scheiben- waschdüsen ab Werk bleiben jedoch weiterhin nur dem Highline vorbehalten ...

Durch die Bank mit ge- senkten Verbräuchen warten die vom Vorgänger bekannten Motoren auf. Die drei beson- ders flottenrelevanten Selbst-

zünder fahren jetzt allesamt ab Werk mit BlueMotion Techno- logy (u. a. Start-Stopp-System und Bremsenergieerückgewin- nung) vor.

Besonders beeindruckend: die Verbrauchsreduzierung von 6,2 auf 5,3 Liter beim se- rienmäßig mit 6-Gang-DSG ausgestatteten 2.0 TDI mit 170 PS. Für die 140-PS-Version des Zweiliters gibt es das fa- mose Direkt Schaltgetriebe als Option (ab 1.765 Euro). Und: Beide 2.0 TDI lassen sich mit dem Allradantrieb 4Motion kombinieren. Aufpreis: 1.576 Euro.

Apropos Preis: Trotz ver- besserter Ausstattung (Trend- line jetzt u. a. mit Mittelarm- lehne vorn, E-Fensterhebern hinten und CD-Radio) sanken die Preise auf breiter Front: So kostet beispielsweise der Vari- ant Trendline 2.0 TDI BMT mit 140 PS statt 25.105 Euro jetzt nur noch 24.391 Euro.

In neuem Gewand präsen- tiert sich der im Grunde der Alte gebliebene Passat edler, sparsamer und preiswerter. Bei allem Fortschritt merkt man jedoch im ein oder ande- ren Detail, dass es sich um kei- ne komplette Neuentwicklung handelt. Dennoch wird der Passat, allen voran der Variant, weiterhin das bleiben, was er war: ein Bestseller! MMD 

## IKB Autoleasing: Alles, was Sie antreibt.



Als eine der großen deutschen Leasinggesellschaften mit fast 40 Jahren Erfahrung im Automobileasing wissen wir, was Sie voranbringt. Wir entwickeln Leasing- lösungen, die zu Ihren Bedürfnissen passen: günstig, flexibel und exakt kalkulierbar. Ob Flotte oder einzelner Dienstwagen, Luxusklasse oder Kleinwagen, Lkw oder Sonderfahrzeug, bestellen Sie einfach das Modell Ihrer Wahl und profitieren Sie von unseren attraktiven Leasing-Konditionen.

➤ Besuchen Sie unseren CarConfigurator unter [www.ikb-leasing.de](http://www.ikb-leasing.de)

So vorteilhaft ist IKB Autoleasing für Ihr Business:

- Optimale Lösungen für kleine und mittlere Fuhrparks
- Alle Hersteller, alle Marken frei wählbar
- Sehr gute Beschaffungsmöglichkeiten
- Transparente, flexible Vertragsgestaltung

IKB 

Leasing