



Fotos: Michael Blumenstein

Der Passat B8 wird mittlerweile seit fast zehn Jahren in Emden produziert. Ab Ende 2023 ist der Nachfolger bestellbar, der im Frühjahr 2024 aus Bratislava zu den Kunden rollt.

## Die Ablösung steht bevor

Im Frühjahr 2024 startet der neue VW Passat (siehe ab Seite 17) – ausschließlich als Kombi. Wir haben uns den „alten“ Passat mit den Augen eines Passat-Fans angesehen.

**Ende August zeigte** VW die ersten Fotos des neuen VW Passat. Das war genau 50 Jahre nach der Markteinführung dieser Modellreihe. Der Passat B9 wird von Grund auf erneuert und ist ab Frühjahr 2024 ausschließlich als Variant erhältlich. Damit ist die neunte Generation die erste, die nicht als Limousine zu haben sein wird. Wer diese von VW möchte, fährt künftig elektrisch im ID.7 – oder keinen VW mehr.

### Nur noch als Kombi

„Kombi only“ lautet also das Mantra beim Passat B9. Sein Pendant, der Škoda Superb in neuester Version, gibt zeitgleich sein Debüt und ist weiterhin als Kombi und als Limousine zu haben. Das wird Francesco Oldenbourg kaum interessieren. Francesco mag Kombis – und er mag seinen Passat Variant aus dem Jahr 2016. Francesco ist selbstständig und fährt noch immer einen Passat B8 vor Facelift. TDI, 150 PS, DSG mit allen Komfort- und Sicherheits-Features, die es 2016 gab. Mittlerweile ist er rund 100.000 Kilometer mit seinem Wagen ge-

fahren und er sieht nach wie vor neuwertig aus. Francesco pflegt den VW und kennt sich mit ihm aus. Daher ist er für uns der ideale Gutachter, um kurz vor der Ablösung der achten Generation ein Urteil abzugeben, wie sich der Passat in den letzten Jahren entwickelt hat. Denn seine Überlegung lautet: Noch einen der letzten B8 neu holen oder auf den B9 warten? Oder komplett der Marke VW den Rücken kehren?

### Perfekter Kompromiss

Ein Passat ist für Francesco aus diversen Gründen ein idealer Partner: „Als Geschäftsführer ist mir die Außenwirkung beim Kunden sehr wichtig. Der VW Passat war lange Zeit der perfekte Kompromiss zwischen Image und Understatement. Er strahlt eine gewisse Seriosität und Wertigkeit aus, ohne dabei protzig oder übertrieben zu wirken. Ich frage mich jedoch, wie lange dieser Ruf noch Bestand haben wird, wenn die aktuellen Veränderungen und Kompromisse weiterhin im Passat fortgeführt werden.“

Wir machen mit Francesco den Zwischenschritt und haben als Testwagen einen Passat Variant 2.0 TDI 4Motion organisiert, also das Facelift-Modell seines Exemplars mit High-End-Ausstattung. Dieser 200-PS-Diesel hat nahezu alle Extras an Bord, die VW in der Aufpreisliste aufgeführt



**Der Passat ist ein ideales Langstreckenfahrzeug: leise, spurstabil, schnell, sparsam. Mit dem 66-Liter-Tank lassen sich 1.000 Kilometer am Stück abspulen.**



**1** Die farbigen Ergo-Active-Sitze gibt es in der Elegance-Ausstattung mit Memory für 720 Euro. Das Cockpit hat im Vergleich zum Vor-Facelift-Modell an Bedienfreundlichkeit eingebüßt, das soll der neue Passat wieder besser machen. **2** Der Digital-Tacho kostet 433 Euro und ist erfreulich vielfältig einstellbar – auch mit Minimalinhalten. **3** Die Tiefe der Menüs ist teils erschreckend. Immerhin muss vieles nur einmal eingestellt werden. **4** Mit 4,77 Metern ist der Passat Variant ein klassischer Mittelklassewagen. In den Kofferraum passt viel. In Litern? 650. Der neue wächst um 14 Zentimeter, darüber freut sich nicht jeder. **5** Akustikverglasung ist eine Empfehlung für die Ausstattung. Kostenpunkt: 592 Euro. Dafür könnte man auf das ausfahrbare Head-up-Display verzichten. Gut zum Thema Akustik passt das Harman-Kardon-Soundsystem. Das ist mit 1.150 Euro allerdings recht teuer.

hat, und mit diesen wird der Wolfsburger zum Understatement-King. 64.000 Euro (netto) kostet der in Emden produzierte Testwagen und Francesco attestiert ihm: „Der aktuelle Passat ist ein Fahrzeug, das auf dem Papier alle Eigenschaften und Features bietet, die heutzutage von Vielfahrern gewünscht werden. Der Innenraum wirkt hochwertig“, und schränkt seine Aussage zugleich ein, „jedoch fehlt ihm ein Hauch von Raffinesse und Eleganz“.

### Zenit erreicht

Potenzielle Käufer wie Francesco schauen oft genau hin. Und bei VW wohl auch noch genauer als Kunden anderer Marken. „Die Materialien und Verarbeitung lassen darauf schließen, dass an einigen Stellen Abstriche gemacht wurden, um Kosten zu sparen. Dadurch entsteht der Eindruck, dass das Fahrzeug trotz seiner modernen Ausstattung nicht das gewünschte Premium-Feeling vermittelt. Im Vergleich zum Passat von 2016 ist eine spürbare Verschlechterung festzustellen.“

So ist auch uns aufgefallen, dass die Fahrzeuge seit einigen Jahren ihren Zenit in Sachen Qualität erreicht haben. Und so kreidet Francesco beispielsweise das Bedienkonzept an. „Im Innenraum wurden insgesamt 28 Knöpfe durch Touch-Elemente ersetzt. Persönlich finde ich diese Veränderung weder ergonomisch noch intuitiv. Es kann schwierig sein, die richtigen Funktionen während der Fahrt zu bedienen, da die Touch-Elemente keine haptische Rückmeldung bieten und man den Blick von der Straße nehmen muss, um sie zu finden. Dies kann zu einer Ablenkung und möglicherweise zu Sicherheitsrisiken führen. Es wurden einige Knöpfe reduziert, um die Komplexität zu verringern, jedoch geht dabei auch ein gewisser ‚Sense of Occasion‘ verloren. Im Vergleich zum konservativeren, aber insgesamt runderen Interieur des Passats von 2016 wirkt der neue Passat austauschbar und langweilig. Trotzdem kann man nicht bestreiten, dass der Innenraum hochwertig und solide verarbeitet ist.“ Übrigens bestätigt der ADAC in seinen Tests diesen Eindruck. Bei der Be-

dienung lautet die Beurteilung 1,7 zu 1,9 zugunsten des „alten“ Passat – eben aufgrund fehlender Tasten und Drehregler.

### TDI klingt heller und rauher

Bei den Motoren handelt es sich jeweils um Zweiliter-TDI. 150 PS leistet der Selbstzün-



**Francesco ist bereits sehr viele Kilometer im Passat unterwegs und kennt den Wagen bis ins Detail. Die letzte Ausbaustufe hat ihn nicht wirklich überzeugt.**

**VW Passat Variant TDI 4Motion Elegance**

**Testwagenpreis: 63.987 € (netto)**  
 R4/1.968 cm<sup>3</sup> | 147 kW/200 PS  
 400 Nm ab 1.750 U/min  
 7-Gang-DKG | 7,2 s | 230 km/h  
**WLTP: 6 D | 156 g/km**  
 4.773 x 1.832 x 1.505 mm  
**Kofferraum: 650–1.780 Liter**  
**KH: 14 | TK: 24 | VK: 21**  
**Wartung: jährlich/30.000 km**  
**Garantie: 2 Jahre**

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**Mit Mess-Equipment werden die Außengeräusche aufgenommen. Der Unterschied ist aber auch ohne hörbar. Der alte TDI mit 150 PS klingt weicher.**

der in Francescos Passat, 200 PS im Fall des Testwagens. Sind die Aggregate auf den ersten Blick noch vergleichbar, unterscheiden sie sich technisch immens. Da Francesco beruflich bedingt mit Tonqualität und akustischer Wahrnehmung zu tun hat, hat ihn interessiert, ob der neue Dieselmotor anders klingt. Mit seinem Mess-Equipment ausgerüstet, machten wir uns an die Subjektiv-Beurteilung der Geräusche und Vibrationen. Auch ohne abgeschirmte Kopfhörer war direkt beim Anlassen eine gänzlich unterschiedliche Tonalität der beiden Vierzylinder wahrzunehmen. Der Passat von 2016, der aus Überzeugung ausschließlich mit teurem Premium-Diesel betankt wird, klingt weicher, dumpfer und subjektiv angenehmer. Der neue 200-PS-Diesel, der unter anderem mit höheren Einspritzdrücken (2.200 bar) fährt, klingt deutlich hochfrequentener und strenger. Selbstverständlich ist das nicht auf den Kraftstoff zurückzuführen, sondern vielmehr auf das Ausreizen der Motorleistung und die geänderte Technik im Inneren.

Zwei hintereinandergeschaltete Katalysatoren und zwei Adblue-Einspritzungen sollen mittlerweile für niedrigste Stickoxid-Emissionen sorgen (Twindosing). Und auch hier scheint unser Eindruck richtig: Auch der ADAC attestierte dem alten 150-PS-TDI niedrigere Innengeräusche als beim stärkeren Diesel, den der ADAC im November 2019 testete – wobei es sich bei

diesem noch nicht um die letzte Ausbaustufe des TDI mit 200 PS handelte.

Beim Fahren macht der 200-PS-Diesel einen sehr souveränen Eindruck und dank der Akustikverglasung sind schnelle Autobahnetappen das Stammrevier des Wolfsburgers. Motorgeräusche kommen so gut wie keine bei Konstantfahrt im Innenraum an und sind nur beim Ausdrehen wahrnehmbar, stören jedoch nie.

Zusammen mit dem Siebengang-DSG und dem Allradantrieb ergibt sich ein Gesamtsystem, das wohl nur wenige Vielfahrer enttäuschen dürfte. „Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der aktuelle Passat durchaus einige positive Eigenschaften aufweist, insbesondere in Bezug auf das verbesserte DSG und die hochwertige Verarbeitung. Jedoch können einige Aspekte wie die übermäßige Nutzung von Touch-Elementen anstelle von Knöpfen im Innenraum, also das Gefühl einer bewuss-

ten Verschlechterung, den Gesamteindruck trüben. Enttäuschend ist die technische Entwicklung beim Lane Assist und auch der etwas uninspirierte Innenraum ist weniger überzeugend. Es bleibt abzuwarten, ob der künftige Passat diese Schwachstellen beheben und das Erlebnis verbessern kann.“

**Nach wie vor einer der Besten**

Trotz der „Abfuhr“ von Francesco Oldenbourg ist der aktuelle Passat zweifelsohne einer der besten Kombis überhaupt – mit seinem Preis von 64.000 Euro gehört er aber auch in dieser Hinsicht zur Crème de la Crème und muss leisten, was Fahrzeuge von Premium-Anbietern in dieser Preisklasse auch bieten. So gibt es zum gleichen Kurs auch einen BMW 330d Touring mit samtigem Sechszylinder und einem „anderen“ Image.

Mehr Premium ist auch eines der Entwicklungsziele des Passat Nummer 9 gewesen, den wir statisch im Hangar des Braunschweiger Flughafens inspizieren konnten. Zu den bislang mehr als 30 Millionen verkauften Exemplaren werden in jedem Fall noch ein paar hinzukommen. Neben mehr Premium soll der Passat B9 mit mehr Reisekomfort und einer sehr intuitiven Bedienung überzeugen, wie es Kai Grünitz, VW-Vorstand für technische Entwicklung, zusammenfasste. Doch wer auf Nummer sicher gehen will, schnappt sich jetzt noch einen der letzten „Alten“. *mb*

**VW PASSAT VARIANT TDI 4MOTION**

*(36 Monate inkl. getesteter Ausstattung)*

- 15.000 km/Jahr: 41,6 %
- 25.000 km/Jahr: 38,7 %
- 40.000 km/Jahr: 33,7 %



# Der neue Flottenliebbling?

Der VW Passat ist in Deutschland seit Jahren unter den Top 3 der beliebtesten Flottenfahrzeuge. 2024 kommt der neue Passat – zu ähnlichen Preisen wie der aktuelle.



**Den neuen Passat konnten wir bereits „besichtigen“. Bei deutlichem Längenwachstum ist der Platzgewinn im Kofferraum eher vernachlässigbar.**

**Der VW Passat** ist eines der beliebtesten Autos in den Fuhrparks – vor allem in den deutschen. Aber auch im europäischen Ausland bildet er seit Jahren die Brücke zwischen „Brot-und-Butter“ und Premium.

## Ab rund 33.600 Euro (netto)

Immerhin: Bei allem selbst auferlegten Premium-Anspruch steigt der Preis lediglich um rund 970 Euro und landet bei 33.600 Euro in der Basis. Mit an Bord ist dann jedoch mehr Ausstattung, sodass er ausstattungsbeinhaltet nicht teurer sein soll. Vier Ausstattungslinien wird es geben: Passat, Business, Elegance sowie R-Line lauten hier die Bezeichnungen. Die Namen spiegeln sicherlich gut wider, was man darunter verstehen muss.

Und das Gute zuerst: Jeder, der den VW Passat kennt, wird auch den neuen erkennen. Die DNA ist unmissverständlich Passat, auch wenn der neue um zwei Zentime-

ter breiter wird und in der Länge um 14 Zentimeter auf fast 4,92 Meter wächst. VW hat wieder ein Design ins Karosseriekleid modelliert, das weder begeistert noch abschreckt und wohl auch in zehn Jahren noch ansehnlich wirkt. So sieht auch der „alte“ Passat längst nicht alt aus. Dennoch wirkt der neue frischer, was sich nicht nur im für einen Kombi sehr guten cw-Wert von 0,25 widerspiegelt (zuvor waren es 0,31). Schmalere Scheinwerfer und mächtigere Frontschürze mit vertikalen Lufteinlässen an den Seiten liegen bei fast allen Herstellern im Trend.

Wer den neuen Passat in der sportlichen R-Line-Ausstattungslinie wählt, bekommt die Frontschürze mit quadratischen Lufteinlässen in Hochglanz-schwarz; wer die Standard-Versionen bevorzugt, erhält horizontale Zierelemente, die teils mit Chromimitat versehen sind und den Wagen breiter wirken lassen sollen. Verstärkt wird die Breitenwirkung mittels fast durch-

gängiger, schmaler LED-Leiste, die eine grimmig dreinschauende Front bewirkt. Das VW-Logo ist beim Passat noch nicht beleuchtet – das Gimmick wird aber demnächst bei einem anderen VW-Modell in Serie gehen. Die Scheinwerfer strahlen stets mit Dioden-Technik und auf Wunsch sogar mit HD-Matrix-Kraft inklusive fulminantem Lichtteppich. Vom Längenplus werden fünf Zentimeter an den Radstand spendiert. Der neue VW Passat ist lang, gestreckt und steht souverän auf den 16 bis 19 Zoll großen Rädern. Am Heck gibt es fortan ein durchgehendes Leuchtband.

So, Klappe auf. Trotz des immensen Größenwachstums hat der Passat lediglich 40 Liter Kofferraumvolumen hinzugewonnen. 690 Liter geben die Wolfsburger für den neuen Mittelklassler an, mit an Bord sind Befestigungsösen und auf Wunsch diverse Gepäck-Regulierer – also keine News an dieser Stelle. Wer alles umklappt und dachhoch belädt, erntet 1.920 Liter (plus 140 Liter). Laut den VW-Entwicklern ist jedoch vor allem das Platzangebot auf der Rückbank gewachsen. Da jedoch wohl niemand beim aktuellen Modell über Mangel an Knie- oder Kopffreiheit geklagt hat, war das vielleicht vergebene Liebesmüh. Die Fahrzeughöhe bleibt unangetastet bei knapp 1,51 Metern.



**Wie mittlerweile üblich: durchgängiges Leuchtband am Heck. Es gibt deutliche Design-Differenzierung zwischen den vier Ausstattungslinien.**



**1** Vorn gibt es nun 12,9- und 15-Zoll-Monitore. Der Gangwahlhebel wandert an den Lenkstock und die Ablagen wurden vergrößert. Außerdem soll die Bedienung intuitiver gelingen. **2** Dezent hinterleuchtet ist nun das Armaturenbrett auf der Beifahrerseite und die oberen Teile der Türverkleidung – das muss man mögen. **3** Er ist nach wie vor zum Beladen ziemlich perfekt. Aufgrund des sehr großen Längenwachstums außen war aber beim Kofferraumvolumen mehr zu erwarten. Plus 40 Liter sind es bei Normalstellung, 140 Liter mehr gibt es in der gezeigten Konstellation – der Passat wuchs um satte 14 Zentimeter.

Gerade im Flottenalltag wird auch der VW Passat 2024 vorwiegend allein gefahren. Darum hat VW sich angestrengt, an dieser Stelle im Fahrzeug alles richtig zu machen. MIB4 nennen die Niedersachsen das neue Infotainmentsystem beziehungsweise dessen Architektur. Slider gibt es noch, die sind aber endlich beleuchtet. Das ändert nichts an der nicht idealen Bedienung und nichts an den deutlich sichtbaren Fingerabdrücken, denn VW hat es mit dem schwarzen Klavierlack wieder übertrieben, der zudem Staubpartikel magnetisch anzieht und Reflexionen erzeugt. Über den Slidern für Temperatur und Lautstärke befindet sich der neue, mindestens 12,9 Zoll große Bildschirm. Die Menüstruktur dahinter ist weniger verspielt im Design und wirkt beim ersten Ausprobieren logischer.

Der durchaus gut bedienbare kleine Gangwahl-Knubbel aus VW Golf und Co. hat es nicht in den Passat geschafft. Dafür prangt jetzt etwas klobig an der „eigentlichen“ Scheibenwischerhebel-Position das Bedienelement zum Einlegen der Fahrstufen. Schön sieht anders aus, die Bedienung ist okay. Die Scheibenwischeraktivierung ist in den Blinkerhebel gewandert, der nun funktionsüberfrachtet ist.

Die Materialien und die Verarbeitung sind tadellos, das war bislang so und ist in der Preisklasse Standard. Ob nun der Passat etwas besser, edler oder akkurater wirkt als andere Mittelklassefahrzeuge in dem Preisgefüge, bleibt persönliches Empfinden. Viel wichtiger sind die neuen Sitze. AGR-Zertifizierung gibt es wieder, und zwar bei allen bis auf das Basisgestühl. Damit ist eine vielfältige Einstellmöglichkeit gewährleistet, die Grundvoraussetzung ist, den Sitz an den eigenen Körper anzupassen. Die Lenksäule dürfte indes horizontal weiter verstellbar sein, Langbeiner finden eventuell nicht immer einen idealen Anschluss zum Volant.

### 100 Kilometer E-Reichweite

Sofern es die Car Policy zulässt, ist der Plug-in-Hybrid für viele Dienstwagenfahrer das Nonplusultra – der Versteuerung wegen. Und VW stattet den neuen e-Hybrid, wie er in WOB genannt wird, mit einer größeren Batterie aus. 19,7 kWh netto bedeuten fast eine Verdopplung der Kapazität (zuvor 10,6 kWh) und die soll für 100 E-Kilometer reichen. Der schwächere leistet 204 PS, der stärkere 272. Beide haben nach wie vor ein Sechsgang-DSG an Bord – da hat man sich mindestens einen Gang mehr erhofft.

Neu ist auch der Verbrenner. Der 1,4-Liter-TSI gehörte zwar schon lange zum alten Eisen, wird aber bei den Phev-Versionen im Volkswagen-Konzern noch immer eingesetzt. Jetzt kommt frischer Wind in Form des 1.5 TSI. Der ist nicht nur laufruhtiger – zumindest bei den reinen Benzinversionen ist das so –, er ist auch sparsamer. 1.000 Kilometer Gesamtreichweite gibt VW für den e-Hybrid an. Der Benzintank trägt dennoch nur 45 Liter. Damit der Akku auch mal unterwegs flugs geladen werden kann, ist der Teil-Stromer mit einem dreiphasigen Onboard-Lader ausgestattet (11 kW). Und wer es noch eiliger hat, kann mit bis zu 50 kW sogar an den DC-Lader.

Bei den Benzinern geht es ab Frühjahr 2024 folgendermaßen weiter: 2.0 TSI mit 4Motion-Allrad und 265 PS, gefolgt vom 2.0 TSI mit Frontantrieb und 204 PS. Der bekannte e-TSI (48-Volt-Hybrid) mit 150 PS (1,5 Liter) schafft es auch in den Passat. Und auch die Dieselfraktion wird beglückt. Den Einstieg macht eine 122-PS-Version, perfekt für die Flotte, darüber rangiert der klassische 150er und der Topdiesel wurde auf 193 PS gestutzt (zuletzt 200 PS) und besitzt serienmäßig und als einziger TDI Allradantrieb. Alle haben DSG an Bord, die „Verbrenner“ das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe.

Komplett neu ist das Fahrwerk. Und VW hebt besonders das Adaptiv-System hervor, das bei VW seit jeher DCC (Dynamic Chassis Control) genannt wird. Jetzt bekommt es den Zusatz Pro und soll die Spreizung zwischen Komfort und Sport besser hinbekommen als bislang. Ermöglichen sollen das neue Dämpfer, wie uns Stefan Kukla erzählte. Er ist einer der Ingenieure, die vor rund viereinhalb Jahren begonnen haben, das neue Fahrwerk zu entwickeln. Fünf Versionen, die speziell für die Belange eines Fronttriebler, eines Allrad-Modells und auch auf das Mehrgewicht des Plug-in-Hybriden sowie die sportiveren Eigenschaften einer R-Line abgestimmt sind. Immer nach der Prämisse: Stets so komfortabel wie möglich und so straff wie nötig, greift der Fahrdynamik-Manager ins DCC Pro ein und passt selbst in der Komfortstellung das Fahrwerk in Notsituationen und bei Autobahn-Schnellfahrt an die Fahrsituation an. Das neue Fahrwerk wurde komplett bei VW entwickelt und wird vom japanischen Spezialisten KYB hergestellt.

Den VW Passat gibt es seit ziemlich genau 50 Jahren. Anfangs war er, vor allem die Kombiversion (Variant), das Fahrzeug für Handwerker, Bauern und andere Männer, die im Berufsalltag anpacken mussten. Über die Jahre mauserte sich der Passat aber zum veritablen Begleiter für „Handelsreisende“, oder einfacher: Vertriebler. Sparsame Motoren, gutes Raumangebot und vernünftiger Komfort lauteten einige der Merkmale. Einen fairen Preis gab es außerdem – und die Möglichkeit, den Passat an seine Wünsche anzupassen.

Jetzt hat VW rund 30 Millionen Passat verkauft, weltweit. Wobei weltweit etwas hochtrabend klingt. Denn in den USA und in China, anderen großen Märkten von VW, gibt es „unseren“ Passat nicht – auch zukünftig.

*Michael Blumenstein*

**SIXT**



# **ENDLICH MEHR MIET-TIME.**

Große Gefühle mieten, z. B. im BMW 7er jetzt günstig bei SIXT.