



Fotos: Michael Blumenstein

Basisarbeit

Der Passat war, ist und bleibt (vorerst) der Dienstwagen-Klassiker. Wir fahren ihn als Plug-in-Hybrid im absoluten Basisdress – sehr verführerisch, da nicht viel an Bord ist.

Mit einer Länge von mehr als 4,90 Meter klopft der Passat an die Obere Mittelklasse an – spürbar am Platzangebot.

Zuerst die harte Wahrheit. Der VW Passat eHybrid mit Basisausstattung kostet mindestens 44.773 Euro. Und dann steht er in traurigem Weiß und für die Abmessungen mickrigen 17-Zoll-Rädern in der Firmeneinfahrt. Schlimm? Mitnichten, wie es die zwei Wochen und gut 2.000 Kilometer „zusammenleben“ bewiesen haben.

Der aktuelle Passat ist ausschließlich als Kombi (Variant) erhältlich. Beim Vorgänger hatten sich rund 80 Prozent der Kunden für diese Karosserievariante entschieden. Da kann man die Limousine schon mal weglassen. Der „B9“, wie das aktuelle Modell heißt, ist seit 2024 zu haben – und sieht adrett aus. Vor allem in der Ausstattungslinie R-Line wirkt er fast schon sportlich – was er jedoch nicht ist. Ob einem der R-Line-Aufpreis im Wert eines Kia Picantos (siehe S. 34) wert ist, entscheidet jeder selbst. Wir meinen: nein.

Ohne Schnickschnack

Team Autoflotte freute sich über den eHybrid in der Basisausstattung – das ist fast wie ein Sechser im Lotto. Denn die Basis gibt es als Testwagen fast nie. Dabei zeigt „unser“ Passat ein-

drucksvoll, dass viele Ausstattungs-details nicht benötigt werden, aber teuer erkaufte werden müsst(en).

Eine kurze Beschreibung, was alles nicht an Bord war: DCC – also das Adaptivfahrwerk. Ergo-Activ-Sitze – die zertifizierten, vielfach verstellbaren Sitze für den Fahrer (und manchmal Beifahrer). Mehr-Zonen-Klimaautomatik – eine Einstellung für alle muss reichen. Head-up-Display – Kopf hoch, tut nicht weh. Matrixlicht – in der Basis pixelt nichts. Automatisch ab-

blendbarer Innenspiegel – den Hebel zum Abblenden gibt es nach wie vor, und er funktioniert. Standard-Lautsprecher – klingt okay. Elektrisch anklappbare Außenspiegel – die sollten bei 2,10 Metern Breite jedoch echt Standard sein. Wer all das nicht wählt, spart rund 6.000 Euro.

Aber ist dieser Verzicht sinnvoll? Jein. Denn wer den Passat wirklich als Dienstwagen fährt (viele), kann sich im Fall eines wie von uns gefahrenen eHybrid, so wird der Plug-in-Hybrid



Der Passat wird zusammen mit dem Škoda Superb in der Slowakei produziert.



1 Die Basissitze taugen bereits. **2** An der Stelle bietet der Škoda Superb ein Regenschirmfach. Bei VW gibt es eine Blende. **3** Das Cockpit des Passat ist klar gegliedert und das Lenkrad besitzt einen großen Verstellbereich. **4** In der Basisversion gibt es eine einfache Einzonen-Klimaautomatik ohne Um-luftautomatik. **5** Im Hybridmodus ist der Passat auch über lange Strecken sparsam. Mit leerem Akku schwimmt man mit gut fünf Litern im Verkehr mit. **6** Umgeklappt gibt es zwar viel Platz, aber keine ebene Ladefläche. Und: Wohin eigentlich mit dem Rollo? **7** Umlegen einfach gelöst.

bei VW genannt, über die Halbierung der „Einprozentversteuerung“ freuen. Und das pulverisiert bekanntermaßen den Listenpreis.

Basisfahrwerk ist top

Aber. Das Standardfahrwerk in Kombination mit bordsteinkantenresistenten 17-Zoll-Rädern macht einen grundsoliden Eindruck. Der Passat Variant eHybrid ist zwar auf der straßen Seite – immerhin müssen 1.850 Kilogramm „abgefedert“ werden –, er ist aber nicht unkomfortabel und beantwortet grobe Straßenschäden mit echten Nehmerqualitäten. Wer schwer einlädt, kann jedoch nicht mehr auf eine Niveauregulierung (Schlagwort: Nivomat) hoffen. Dennoch wünscht man sich anno 2026 solch ein Stahlfahrwerk. Als astreine Ergänzung und Schnittstelle zwischen Auto und Fahrbahn fungieren die Seriensitze. Sie sind groß, breit, komfortabel und bieten dennoch das Maß an Seitenhalt, das man im Alltag erwar-

tet. Millimetergenaues Einstellen der Sitzposition gelingt „wie früher“ mittels Drehrad. Die Verstellung der Lenksäule ist weitreichend. So gewappnet sitzt man sauber integriert an seinem Arbeitsplatz und hat einen vergleichsweise guten Überblick über den auf 4,92 Meter gestreckten Passat Variant.

Die Materialien

Der Armaturenräger hat beim Passat entweder das im Testwagen enthaltene, merkwürdig anmutende Rauten-Karbon-Imitat oder in den höheren Ausstattungslinien das glattschwarze, von hinten beleuchtete Armaturenbauteil – beides sieht weder schön noch hochwertig aus und alle Staubpartikel freuen sich über einen Platz zum Niederlassen. Der Staub bleibt übrigens penetrant an der Struktur hängen.

Das macht der Passat-Zwilling besser. Zwilling? Ja, Škoda baut für VW den Passat und dieser läuft zusammen mit

dem Superb vom selben Band im Škoda-Werk Kvasiny (Slowakei). Viele Bauteile (auch außen) sind identisch, wenige differenzieren sich. Schmerzhaft merkt man das an der Türverkleidung. Dort, wo sich beim Škoda ein kleines Einsteckfach für einen Regenschirm befindet, gibt es beim Passat eine profane Blende. Liebe zum Detail sucht man dann doch. Apropos Škoda: Den Superb gibt es nicht nur als Combi, sondern noch als elegante Limousine. Der Clou: Das Kofferraumvolumen ist auch dort riesig.

In den Passat passt identisch viel wie in den Superb. Allerdings sind 510 Liter Kofferrauminhalt nicht mehr so viel, wie erwartet. Grund für den Platzverlust von 180 Litern? Der Akku des Plug-in-Hybrids, der in der nicht vorhandenen Kofferraumwanne auf seinen Einsatz wartet.

Zu viel Platz im Fond

Richtig viel Raum gibt es dafür auf der Rückbank. Um es genau zu nehmen:

mehr als benötigt. So lässt es sich vorn wie hinten auf den komfortablen Sitzen wunderbar „lummeln“. Etwas hinderlich könnte dabei die Einzonen-Klimaautomatik sein. Da muss man sich also arrangieren, welche Temperatur „stimmt“. Leider hält – wie bei vielen Autos in der jüngeren Vergangenheit – die Klimaautomatik bei harter Sonneneinstrahlung und schneller Autobahnfahrt die Innenraumtemperatur nicht konstant. Das nervt auch in Preisregionen eines Passat. Hinzu kommt, dass es keine „Umluftautomatik“ mehr gibt und man beim manuellen Bedienen dreimal genau die Touchflächen treffen muss, um die Außenluft (kurzzeitig) draußen zu lassen – funktioniert während der Fahrt fast nie. Optional kann man nicht einmal eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ordern.

Keine Einschränkungen gibt es bei den Assistenzsystemen. An Bord ist Vorgeschriebenes. Und an diesen merkt man, dass die Abstimmung der Systeme bei VW noch gelingt. Sanft, nicht störend, greifen sie ins Geschehen ein. Daher wird das Abstellen



In der Basis steht der Passat auf 16-Zoll-Rädern, hier sind 17 Zoll montiert.

auch meist „vergessen“. So sollte es sein. Denn dann sind die Assistenten zur Stelle, wenn nötig. Bei der Schilдерerkennung hat der Passat allerdings dieselbe Sehschwäche wie alle anderen Herstellersysteme.

Gut, wenn das Abblendlicht nachts einen vernünftigen Job macht und man das Extra „Matrixlicht“ in der Basis-Line auch gar nicht bestellen kann. Wer sich an einer etwas fleckigen Vorfeldausleuchtung und einem „nicht in die Kurven lenken“ nicht stört, bekommt vernünftiges LED-Licht und verzichtet gleichzeitig auf effekthaftere Lichtbänder an Front und Heck.

Plug-in-Hybrid taugt

Beim Antrieb gibt es für Dienstwagenfahrer nur zwei Möglichkeiten der Antriebsart. TDI oder Plug-in-Hybrid. Bei beiden Arten hat VW für den Passat einige Leistungsstufen in petto. 122, 150 und 193 Diesel-PS, letzterer mit Allradantrieb, und beim Plug-in stehen 204 und 272 PS zur Wahl. In der Basisausstattung gibt es aber echte Hausmannskost. Der 122-PS-TDI für die Vielfahrer und 204 bestromte PS für Steuerfuchse. Preisunterschied:

rund 9.000 Euro (brutto). Unsere klare Empfehlung lautet Plug-in-Hybrid, nicht nur wegen der günstigen Besteuerung. 204 PS sind stets schnell, auch für Zwischenspurts und Überholvorgänge auf der Landstraße, und geben dem großen Kombi die nötige Souveränität. Ja, unter Vollast wird der Vierzylinder brummig, aber nicht störend, und er erfreut mit einem extrem niedrigen Benzinverbrauch, wenn man mal das Laden „vergisst“.

120 Kilometer elektrische Reichweite sind bei milden Temperaturen im Mischbetrieb erzielbar. Auf 1.500 entspannt gefahrenen Autobahn-Kilometern lag unser Durchschnittsverbrauch bei 5,3 Litern. Dieser Verbrauch stimmt einen auch beim Blick auf den Tankinhalt milde: 45 Liter sind in der Klasse ein Manko – eigentlich.

Trailerfahrer können sich über 1.800 Kilogramm Anhängelast freuen. 1.405 Euro werden für den auf Knopfdruck ausklappbaren Haken fällig. Mit an Bord ist der „Trailer Assist“, der beim Rückwärtsrangieren das Lenken übernimmt.

Braucht es also all die (lieb gewordenen) Extras wirklich? Einige sind zweifelsohne hilfreich, andere überflüssig. Einen richtig gut fahrbaren, sparsamen Kombi gibt es beim Passat allerdings bereits in der Basisversion. Jedoch, wie eingangs geschrieben: Die meisten Passat werden eh als Firmenwagen erstmals zugelassen. Und ob der Fahrer dann 26.000 oder 30.000 Euro versteuert, ist netto am Monatsende kaum spürbar. Und neutral betrachtet geht am Plug-in-Hybrid eigentlich kein Weg mehr dran vorbei. Selbst dann nicht, wenn das Kabel über die Leasingdauer originalverpackt im Keller bleibt – traurig eigentlich.

mb

VW Passat e-Hybrid

Testwagenpreis: 47.605 €

R4/1.498 cm³ | Systemleistung:

150 kW/204 PS | 350 Nm

8,1 s | 220 km/h

Akkukapazität: 19,7 kWh (netto)

Laden: AC 11 kW | DC 40 kW

WLTP: 1,2 Liter + 12,8 kWh

CO₂: 28g/km

Test: 5,3 Liter/100 km (Akku leer)

elektr. Reichweite: 134 km

Maße: 4.916 x 1.849 x 1.521 mm

Kofferabteil: 510–1.770 Liter

Versicherung: HK 17 | TK 21 | VK 22

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre Fahrzeug

DAT-PROGNOSE

VW Passat eHybrid

36 Monate Leasingzeit

15.000 km/Jahr: 41,3 %

25.000 km/Jahr: 37,1 %

40.000 km/Jahr: 31,7 %



Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer