



Salzburg, 2010-10-14

Der neue Passat

Auf den Punkt

Kurzfassung	Seite 02
Fakten im Überblick	Seite 06

Zentrale Aspekte

Technologie-Innovationen	Seite 08
Exterieur	Seite 24
Interieur	Seite 29
Ausstattung	Seite 36
Motoren / Getriebe	Seite 41
Fahrwerk	Seite 48
Chronologie	Seite 51

TDI, TSI, DSG und Twincharger sind eingetragene Markenzeichen der Volkswagen AG oder anderer Unternehmen der Volkswagen Gruppe in Deutschland und weiteren Ländern.

**Porsche Austria
GmbH & Co OG**
Großhandel für
Volkswagen

Komplementäre:
Porsche Konstruktionen GmbH & Co KG / FN 25834 t
Porsche Gesellschaft m.b.H. / FN 42333 f
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H. / FN 54496 t
Sitz: jeweils A-5021 Salzburg, Vogelweiderstraße 75
Gerichtsstand: jeweils Landesgericht Salzburg

A-1010 Wien
Kärntner Ring 6
5020 Salzburg
Vogelweiderstraße 75
Telefon 01/5056484, 5059858
Telefon 0662/4681/2513
mailto: presse-sbg@porsche.co.at

Bankverbindung:
Bank Austria Creditanstalt
Konto 438 208 506
BLZ 12000
IBAN AT61 12000 0004 3820 8506
BIC: BKAUATWW

Rechtsform: Offene Gesellschaft Sitz: Salzburg FN 27015 d / Landesgericht Salzburg DVR: 0088412 UID-NR.: ATU 34242904

Der neue Passat – 15-Millionen-Bestseller souveräner, sicherer und sparsamer

- **Erster Volkswagen mit Müdigkeitserkennung und City-Notbremsfunktion**
- **Mit 4,2 l/100 km Durchschnittsverbrauch der sparsamste Passat aller Zeiten**

Mit mehr als 15 Millionen verkauften Exemplaren ist der Passat von Volkswagen eines der erfolgreichsten Automobile der Welt. Jetzt folgt ein neuer Passat. Es ist die siebte Generation seit 1973. Das Design des Bestsellers wurde komplett neu interpretiert, zeigt im Frontbereich Parallelen zum Phaeton und wirkt souveräner denn je. Stets war der Passat zudem ein Spiegelbild des technischen Fortschritts. Und dies gilt uneingeschränkt auch für den siebten Passat, der sofort als Limousine und Variant startet. Das Gesamtspektrum der nun im Passat Trendline (Einstieg), Passat Comfortline (Mitte) und Passat Highline (Topmodell) umgesetzten Technologie-Innovationen erreicht eine Vielfalt, wie sie bislang eher in der Ober- und Luxusklasse offeriert wurde.

Mehr Innovation: Weltweit erstmals in dieser Klasse wird der Passat mit einer Müdigkeitserkennung angeboten; das System setzt serienmäßig ab der Ausstattungslinie Comfortline ein. Als ersten Volkswagen überhaupt wird es den Passat zudem mit einer City-Notbremsfunktion geben. Das Assistenzsystem ist Bestandteil der weiterentwickelten, automatischen Distanzregelung ACC plus Front Assist. Die unterhalb von 30 km/h aktive City-Notbremsfunktion reagiert auch auf stehende Fahrzeuge; sie leitet im

Bedarfsfall automatisch ein Bremsmanöver ein und kann so dazu beitragen, einen drohenden Auffahrunfall zu vermeiden oder die dadurch verursachten Schäden zu mindern.

Mehr Komfort: Doch der neue Passat bietet weitere Feinheiten. Mit einer gezielten Fußbewegung hinter dem Wagen öffnet sich der Limousinen-Kofferraum (Easy Open). Auf Knopfdruck „sieht“ der Passat längs und quer zur Fahrbahn angeordnete Parkbuchten und steuert auf Wunsch automatisch und zentimetergenau hinein (Park Assist II).

Mehr sehen: Um das Fernlicht muss sich der Fahrer nicht mehr kümmern; es ist – sofern es der Verkehr zulässt – immer da. Hintergrund: In Verbindung mit den serienmäßigen H7-Scheinwerfern blendet der Passat je nach Gegen- und Vorausverkehr automatisch auf und ab; der optionale Fernlichtassistent nennt sich Light Assist. Sind die Bi-Xenonscheinwerfer inklusive Kurvenlicht an Bord, bleibt das Fernlicht dauerhaft aktiv und blendet nur dort ab, wo es andere Verkehrsteilnehmer stören könnte; dieser Fernlichtassistent nennt sich Dynamic Light Assist. Beide Systeme werden aktiv, sobald die Geschwindigkeit 60 km/h übersteigt. Wie der Phaeton oder Touareg warnt der Passat den Fahrer zudem vor Fahrzeugen im toten Winkel (Side Assist). Dank Frontkamera erkennt der neue Volkswagen Geschwindigkeitshinweise und blendet sie in das Cockpit ein. Diese sogenannte Verkehrszeichenerkennung „sieht“ darüber hinaus im Rahmen der technischen Möglichkeiten Überholverbotshinweise und informiert den Fahrer daraufhin.

Mehr Qualität: Die Technologien sowie die nochmals verbesserte Verarbeitungs- und Material-Qualität grenzt den Passat mehr denn je von seinen Wettbewerbern ab. Die Qualität ist im Innenraum mit seinen hochwertigeren Materialien, neuen Sitzen und Türverkleidungen und einer

Ambientebeleuchtung spürbar. Besonders edel wirken die modifizierte Mittelkonsole und die optisch wie haptisch neu gestalteten Applikationen in den Armaturen.

Mehr Ruhe: Der neue Passat ist extrem leise. Hintergrund: Gezielt im Armaturenbereich und in den Türen integrierte Dämmstoffe filtern Außen- und Motorgeräusche aus. Darüber hinaus kommt in der Windschutzscheibe sowie optional in den vorderen Seitenscheiben eine neue Akustikfolie zum Einsatz, die weitere Geräusche aussperrt.

Mehr Sicherheit: Fortschritte sind auch im Bereich der Sicherheit zu verzeichnen. Schon der Vorgänger erreichte souveräne 5 Sterne im EuroNCAP-Crashtest. Features wie eine Anschnallerkennung für die Fondsitze und die nun auch horizontal verstellbaren Kopfstützen vorn (Serie ab Comfortline) bringen weitere Fortschritte. Die neuen Kopfstützen für Fahrer und Beifahrer reduzieren zum Beispiel das Risiko, bei einem Unfall ein Schleudertrauma davonzutragen. Darüber hinaus optimieren im Passat neue Assistenzsysteme wie Side Assist die Sicherheit.

Mehr Nachhaltigkeit: Last but not least setzt auch der neue Passat Maßstäbe in Sachen Nachhaltigkeit. Alle Motoren (77 kW / 105 PS bis 220 kW / 300 PS) sind sparsamer. Bis zu 18 Prozent! Der „kleinste“ Turbodiesel (1.6 TDI mit 105 PS) verbraucht nur noch 4,2 l/100 km; das entspricht 109 g/km CO₂. Der Passat BlueTDI (103 kW / 140 PS / Verbrauch: 4,6 l/100 km) wird bereits den Grenzwerten der Euro-6-Abgasnorm (Kategorie N) gerecht. Downsizing und Technologien wie das Start-Stopp-System sorgen auch im Bereich der Benzinern für niedrigste Verbrauchswerte. Ebenfalls wegweisend: der 1.4 TSI (90 kW / 122 PS). Er begnügt sich in der BlueMotion Technology-Version mit lediglich 5,9 l/100 km. Sämtliche Werte für den Passat Variant liegen auf dem gleichen guten Niveau (maximal +0,1

Liter gegenüber der Limousine). Wohlgemerkt: Jedes dieser Modelle ist ein sicheres, komfortables und kraftvolles Reisefahrzeug. Nur eben sehr sauber, sehr sparsam und dadurch mit extremen Reichweiten gesegnet. Im Fall des Passat 1.6 TDI mit BlueMotion Technology sind es bei 70 Litern Tankinhalt und 4,2 Litern Verbrauch 1.666 Kilometer – mit einer Tankfüllung. Gut, dass da die Müdigkeitserkennung spätestens nach vier Stunden daran erinnert, eine Pause einzulegen.

Wichtige Aspekte in alphabetischer Reihenfolge:

Antrieb: Serienmäßig Vorderachse, optional Allrad (4MOTION)

Assistenz- und Fahrdynamiksysteme: Adaptive Fahrwerksregelung DCC, automatische Distanzregelung ACC, Easy Open, Front Assist mit City-Notbremsfunktion, Dynamic Light Assist, Keyless Access, Lane Assist, Light Assist, Müdigkeitserkennung, Park Assist, Park Pilot mit optischer Anzeige, Rückfahrkamera Rear Assist, Side Assist, Verkehrszeichenerkennung

Automatikgetriebe: 6-Gang-DSG, 7-Gang-DSG

Ausstattungslinien: Trendline, Comfortline, Highline

Charakter: Das Langstreckenauto für Business und privat

Debüt Generation I: 1973

Debüt Generation II: 1980

Debüt Generation III: 1988

Debüt Generation IV: 1993

Debüt Generation V: 1996

Debüt Generation VI: 2005

Debüt Generation VII: 2010

Design: Walter de Silva (Konzern), Klaus Bischoff (Marke)

Dimensionen Limousine: 4.769 mm Länge, 2.062 mm Breite (inkl. Spiegel), 1.472 mm Höhe, 2.712 mm Radstand

Dimensionen Variant: 4.771 mm Länge, 2.062 mm Breite (inkl. Spiegel), 1.481 mm Höhe, 2.712 mm Radstand

Fahrwerk: Vorn McPherson-, hinten Vierlenker-Achse, ESP Serie.
Optional: adaptive Fahrwerksregelung DCC, Sportfahrwerk, Niveauregulierung für Variant

Farben: Uni (serienmäßig): „Candy-Weiß“, „Uranograu“. Uni (optional): „Tornadorot“. Metallic (optional): „Kaschmirbraun“, „Night Blue“, „Reflexsilber“. Perleffekt (optional): „Deep Black“, „Islandgrau“, „Mocca-Anthrazit“. Serienfarben für Passat BlueMotion, 77 kW: „Glacier Blue“, „Iron Grey“

Infotainment: Radio-CD-Systeme: RCD 310, RCD 510. Radio-Navigationssysteme: RNS 315 und RNS 510 (opt. TV-Modul). Peripherie: MEDIA-IN-Anschluss, AUX-IN-Anschluss, Dynaudio-Soundsystem (600 Watt), Volkswagen Soundsystem (300 Watt), Freisprechanlagen

Kofferraum Limousine: 565 Liter

Kofferraum Variant: 603 Liter bis 1.731 Liter

Markteinführung Österreich: Ende November 2010

Motoren – Benzin / Erdgas (EcoFuel): Einführung mit 90 kW / 122 PS (TSI), 110 kW / 150 PS (TSI EcoFuel), 118 kW / 160 PS (TSI), 155 kW / 210 PS (TSI)

Motoren – Diesel: Einführung mit 77 kW / 105 PS (TDI), 103 kW / 140 PS (TDI), 125 kW / 170 PS (TDI)

Produktionsstandort: Emden und Zwickau, Deutschland

Produzierte Passat bislang: mehr als 15 Millionen

Serienausstattung (Trendline): u.a. ESP, 6 Airbags, Klimaanlage, elektromechanische Servolenkung, elektrische Fensterheber, Multifunktionsanzeige, Zentralverriegelung, Fahrersitz-Höheneinstellung, Audio-Anlage RCD 310

Seriengetriebe: 6-Gang-Schaltgetriebe

Verbrauchsspektrum: 4,2 l/100 km bis 9,3 l/100 km

Sicherheits- und Komfortsysteme: Neue Technologie-Lösungen perfektionieren den Passat

- **Erster Volkswagen mit Müdigkeitserkennung und City-Notbremsfunktion**
- **Navi mit Verkehrszeichenerkennung und neuer Klimasitz à la Phaeton**

Der Passat war stets ein Spiegelbild des technischen Fortschritts. Dies gilt uneingeschränkt auch für die siebte Generation des Volkswagen. Mit ihm debütieren insgesamt 19 neue Systeme in dieser Baureihe. Das Gesamtspektrum der nun im Passat umgesetzten Technologie-Innovationen erreicht dabei eine Vielfalt, wie sie bislang eher in der Ober- und Luxusklasse geboten wurde. Zu den wichtigsten neuen Entwicklungen zählen dabei folgende Systeme:

- die Müdigkeitserkennung;
- der Front Assist mit City-Notbremsfunktion;
- die Verkehrszeichenerkennung;
- das Kofferraum-Öffnungssystem Easy Open;
- der Park Assist II;
- die Fernlichtassistenten Light Assist / Dynamic Light Assist;
- die Spurwechselwarnung Side Assist.

Diese Technologien ergänzen Systeme wie den bereits beim Vorgänger eingeführten Spurhalteassistent Lane Assist oder die adaptive Fahrwerksregelung DCC. Technisch schlägt der Passat damit eine Brücke

in die nächst höhere Klasse. Genau das – und die nochmals verbesserte Verarbeitungs- und Material-Qualität – grenzt ihn mehr denn je von seinen Wettbewerbern ab. Jedes der Assistenzsysteme arbeitet unauffällig im Hintergrund und kann natürlich auch einfach deaktiviert werden. Die Technologie-Innovationen des neuen Passat im Detail:

Müdigkeitserkennung: Erstmals in einem Volkswagen und generell in dieser Klasse kommt die sogenannte Müdigkeitserkennung zum Einsatz. Das System registriert die nachlassende Konzentration des Fahrers und warnt ihn über eine Dauer von fünf Sekunden mit einem akustischen Signal sowie einer optischen Pausenempfehlung im Kombiinstrument. Macht der Fahrer nun innerhalb der nächsten 15 Minuten keine Pause, wird die Warnung einmal wiederholt. Hintergrund: Immerhin 25 Prozent aller Autobahn-Unfälle – insbesondere auf langen und monotonen Strecken – sind auf die Übermüdung der Fahrer zurückzuführen.

Hier steuert die Müdigkeitserkennung gegen. Gleich zu Beginn einer jeden Fahrt analysiert das System das charakteristische Lenkverhalten des Fahrers. Unterwegs wertet die Müdigkeitserkennung dann permanent Signale wie den Lenkwinkel, die Nutzung der Pedale und die Querschleunigung aus. Ergibt sich hieraus ein Abweichen vom zu Beginn der Fahrt registrierten Lenkverhalten, erfolgt die optische und akustische Warnung. Unabhängig davon macht das aktivierte System den Fahrer nach vier Stunden durchgängiger Fahrt darauf aufmerksam, eine Pause einzulegen.

Das Assistenzsystem warnt nicht akut bei einem Sekundenschlaf; die Müdigkeitserkennung versucht vielmehr, zuvor bereits die Phasen nachlassender Konzentration zu ermitteln. Die Müdigkeitserkennung wird

für den Passat Comfortline und Highline serienmäßig angeboten (Trendline optional).

ACC plus Front Assist mit City-Notbremsfunktion: Im Stadt- und Stop-and-go-Verkehr erhöht sich die Wahrscheinlichkeit von Auffahrunfällen gegenüber Fahrten im fließenden Verkehr. Volkswagen hat vor diesem Hintergrund die neue City-Notbremsfunktion entwickelt. Sie ist ein Systembestandteil der weiterentwickelten, automatischen Distanzregelung ACC plus Front Assist.

Das neue ACC plus Front Assist mit integrierter City-Notbremsfunktion im Detail: Generell ermöglicht die automatische Distanzregelung ACC (Adaptive Cruise Control) ein sehr komfortables Fahren, da via Frontradar automatisch ein maßvolles Beschleunigen und Verzögern im fließenden Verkehr umgesetzt wird. In allen Situationen bleibt die Hoheit des Fahrens beim Fahrer, indem er das System durch Abschalten, selbstständiges Bremsen oder Gasgeben jederzeit beeinflussen kann.

Die automatische Distanzregelung wird über einen Bedienhebel am Lenkrad aktiviert. Der Fahrer wählt dabei die gewünschte Geschwindigkeit, den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug (unter Einhaltung der gesetzlichen Mindestabstände) und die Dynamik des Ansprechverhaltens (Komfort, Normal oder Sport). In Aktion arbeitet ACC wie eine intelligente Geschwindigkeitsregelanlage, indem der gewählte Abstand automatisch in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeugs eingehalten wird; in Kombination mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) wird der Passat sogar bis zum Stillstand gebremst und gehalten.

Neu ist die Funktion, dass ein durch Blinkerbetätigung angezeigter Überholwunsch den Passat bereits adäquat in Zug setzt, um das Einfädeln

auf die Überholspur zu erleichtern. Befindet sich kein anderes Fahrzeug mehr vor dem Passat, arbeitet ACC wie eine konventionelle Geschwindigkeitsregelanlage und beschleunigt auf das vom Fahrer eingestellte Tempo.

Front Assist: Der in das ACC integrierte Front Assist hilft als „wacher Beifahrer“, Auffahrunfälle zu vermeiden – und zwar auch bei ausgeschaltetem ACC. Dazu überwacht das Frontradar im Geschwindigkeitsbereich von 30 km/h bis 200 km/h permanent die Verkehrssituation und meldet dem Fahrer kritische Situationen. Im neuen Passat kommt nun die dritte Stufe des Front Assist zum Einsatz, und diese neue Generation kann im übertragenen Sinne als ein „wacher Beifahrer mit eigenem Bremspedal“ bezeichnet werden: Schon bevor sich eine kritische Annäherung an ein vorausfahrendes Fahrzeug zuspitzt, wird der Fahrer unterstützt. Dies erfolgt durch eine Vorkonditionierung der Bremsanlage und eine Sensibilisierung des Bremsassistenten. Bei zunehmender Gefahr eines Auffahrunfalls wird eine optische und akustische Warnung initiiert und der Fahrer durch einen Bremsruck auf ein notwendiges Eingreifen hingewiesen. Reagiert der Fahrer durch zu schwaches Bremsen, erzeugt das Fahrzeug automatisch soviel Bremsdruck, wie zur Vermeidung einer Kollision notwendig wäre. Bremst der Fahrer nach erfolgtem Warnruck indes gar nicht, verzögert Front Assist, um unter optimalen Bedingungen die Geschwindigkeit eines Aufpralls zu vermindern.

City-Notbremsfunktion: Ein neues, technisches Highlight stellt hier die im Passat erstmalig eingesetzte City-Notbremsfunktion dar. Die unterhalb von 30 km/h aktive Systemkomponente reagiert auch auf stehende Fahrzeuge; sie leitet im Bedarfsfall automatisch ein Bremsmanöver ein und kann so dazu beitragen, einen drohenden Auffahrunfall zu vermeiden oder die dadurch verursachten Schäden zu mindern.

Bordkamera übernimmt immer mehr Aufgaben: Vier Assistenzsysteme an Bord des neuen Passat nutzen eine im Bereich des Innenspiegels integrierte Multifunktionskamera: die zwei Fernlicht-Technologien Light Assist und Dynamic Light Assist, die Verkehrszeichenerkennung und der bereits für den Vorgänger angebotene Lane Assist.

Verkehrszeichenerkennung: Erstmals kommt im Passat die Verkehrszeichenerkennung zum Einsatz. Registriert das System via Kamera Geschwindigkeitshinweise und Überholverbote, werden bis zu drei dieser Zeichen im zentralen Kombiinstrument vor dem Fahrer und im Display des Navigationssystems dargestellt. Und zwar inklusive aller Zusatzhinweise (etwa „22 - 6 h“ oder „Bei Nässe“) sowie in einer logischen Reihenfolge: Das direkt greifende Verkehrszeichen (z.B. „130“ km/h) wird stets an die erste Stelle gesetzt; nur temporär gültige Zeichen (z.B. „80“ km/h „Bei Nässe“) folgen an zweiter Stelle. Weiterer Clou: Registriert der Regensensor des Passat einsetzenden Niederschlag, rückt das nun wirksame Verkehrszeichen mit dem Zusatzhinweis „Bei Nässe“ an die erste Stelle. Generell gilt allerdings, dass der Fahrer durch Systeme wie die Verkehrszeichenerkennung nicht davon entbunden wird, seine Fahrweise und die Geschwindigkeit selbst an die jeweilige Verkehrssituation anpassen zu müssen.

Darüber hinaus erkennt das System Überholverbote und die Beschilderung von Ortseinfahrten und Ortsausfahrten und weist infolgedessen auf die landesspezifischen Höchstgeschwindigkeiten in Städten hin.

Dynamic Light Assist plus LED-Tagfahrlicht: Neu an Bord des Passat ist auch das maskierte Dauerfernlicht mit der Bezeichnung Dynamic Light Assist. Der Passat ist das erste Auto seiner Klasse mit diesem System. Volkswagen bietet die Technologie seit diesem Jahr zudem für den neuen

Phaeton und Touareg an; folgen wird es darüber hinaus im Sharan und Touran. Das manuelle Wechseln zwischen Abblend- und Fernlicht ist mit dem Dynamic Light Assist passé. Vielmehr schaltet sich das Fernlicht bei Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h automatisch an und bleibt permanent aktiv. Und so funktioniert es:

In Verbindung mit der hinter der Frontscheibe integrierten Kamera werden die Fernlichtmodule der in diesem Fall notwendigen Bi-Xenonscheinwerfer (inklusive serienmäßigem Kurvenlicht) individuell nur in den Bereichen abgeblendet, in denen das System eine mögliche Störung anderer Verkehrsteilnehmer analysiert. Möglich wird diese Funktion durch eine Blende zwischen dem Reflektor mit dem quecksilberfreiem DS3-Xenon-Brenner und der Linse. In Verbindung mit einem intelligenten, seitlichen Schwenken des gesamten Moduls (via Kurvenlicht-Funktion) sowie der individuellen Ansteuerung des linken und rechten Scheinwerfers erlaubt es diese zusätzliche Blendengeometrie, die Lichtquelle zu maskieren. Eine Blendung entgegenkommender oder vorausfahrender Fahrzeuge wird so vermieden.

Mehr noch: Dank der Front-Kamera erkennt das Kurvenlicht-Steuergerät die genaue Position des vorausfahrenden Fahrzeugs und „schiebt“ ab Geschwindigkeiten von 60 km/h den Lichtkegel bis an dessen Heck, respektive sogar seitlich am Wagen vorbei – ebenfalls ohne Blendung.

Automatisch gehört im Fall der Bi-Xenonscheinwerfer das LED-Tagfahrlicht zur Serienausstattung. Es besteht aus 15 einzelnen LEDs, die um den Xenonscheinwerfer (äußeres Modul der Doppelscheinwerfer) angeordnet sind. Das LED-Tagfahrlicht ist nicht nur sehr gut zu erkennen, sondern benötigt auffallend wenig Energie. Gegenüber einer konventionellen

Tagfahrlichtschaltung reduziert sich die Leistungsaufnahme um bis zu 150 Watt auf nur noch 30 Watt.

Light Assist: Für Modelle mit konventionellen Halogenscheinwerfern steht eine einfachere Variante der Fernlichtautomatik zur Verfügung: Light Assist. Dieser Fernlichtassistent erkennt als ebenfalls kamerabasiertes System aufgrund vorhandener Lichtquellen verschiedenste Verkehrssituationen und gibt in der Folge eine Abblend- oder Aufblendanweisung. Dementsprechend wird das Fernlicht ab Geschwindigkeiten von 60 km/h automatisch aktiviert oder deaktiviert; ebenfalls ein deutlicher Komfort- und Sicherheitsgewinn.

Im Bereich des Abblendlichtes kommen H7-Longlife-Halogen-Glühlampen zum Einsatz, die sich durch eine erhöhte Lebensdauer auszeichnen. Die in der Regel stark belasteten Stand- und Tagfahrlichter sind ebenfalls in Longlife-Technologie ausgeführt.

Side Assist: Ein weiteres neues Assistenzsystem im Passat ist der Side Assist. Durch aufblinkende LEDs in den Außenspiegeln macht der Spurwechselassistent auf Fahrzeuge aufmerksam, die sich im toten Winkel seitlich neben dem Passat befinden oder von hinten schnell annähern. Der Spurwechselassistent überwacht ab 30 km/h via Radarsensoren im Heckstoßfänger den Bereich hinter sowie neben dem Passat und signalisiert über die LEDs eine mögliche Kollisionsgefahr. Der Überwachungsbereich der 24-Gigahertz-Sensoren erfasst eine Distanz von etwa 100 Metern hinter dem Volkswagen.

Erkennt Side Assist links oder rechts vom Passat eine kritische Situation, ohne dass dabei durch das Setzen des Blinkers vom Fahrer ein Spurwechsel angezeigt wird, weist das anhaltende Leuchten der LEDs im

Spiegelgehäuse auf die besondere Verkehrslage hin. Blinkt der Fahrer jedoch bei belegter Nachbarspur, macht ihn die Leuchte durch mehrmaliges Blinken auf die potentielle Gefahr aufmerksam. Die Helligkeit der Warnleuchten kann über die Multifunktionsanzeige in mehreren Stufen geregelt werden. Interessante Vernetzung der Systeme: Die aktuell vom Sensor der Regen- und Lichterkennung ermittelte Umgebungshelligkeit fließt automatisch in die Bestimmung der Leuchtstärke mit ein.

Quer-Sperrdifferential XDS: Die Traktion in Kurven verbessert das elektronische Quer-Sperrdifferential XDS. Es kommt serienmäßig im frontgetriebenen Passat 2.0 TSI (155 kW / 210 PS) und 2.0 TDI (125 kW / 170 PS) zum Einsatz. XDS verbessert beeindruckend die Traktions- und Handling-Eigenschaften. Technisch handelt es sich beim XDS um eine Funktionserweiterung der in das ESP integrierten elektronischen Differentialsperre (EDS). Sobald die Elektronik erkennt, dass das kurveninnere Rad der angetriebenen Vorderachse bei schneller Fahrt zu sehr entlastet wird, baut die ESP-Hydraulik an diesem Rad gezielt einen Bremsdruck auf, um wieder die optimale Traktion herzustellen. Das XDS wirkt so als Quer-Sperrdifferential, mit dem das Untersteuern in schnell gefahrenen Kurven ausgeglichen wird.

Das Fahrverhalten wird dank XDS deutlich präziser und neutraler und erinnert vom Handling eher an ein Auto mit Allrad- statt Frontantrieb. So verbessert es die Fahrstabilität und parallel den Fahrspaß, da das Untersteuern vermindert wird.

Park Assist, Generation II: Volkswagen setzt den Park Assist der zweiten Generation im neuen Passat sowie im Touran und Sharan ein. Im Gegensatz zu Systemen der ersten Generation, die ausschließlich das Einparken längs zur Fahrbahn unterstützten, ermöglicht der neueste

Parklenkassistent auch das assistierte Querparken – also im rechten Winkel zur Fahrbahn. Aktiviert wird das System bei Geschwindigkeiten von bis zu 40 km/h per Tastendruck in der Mittelkonsole. Via Blinker wählt der Fahrer die Seite, auf der geparkt werden soll.

Ermittelt der Park Assist über seine 12 Ultraschallsensoren (4 vorn, 4 hinten, 2 rechts, 2 links / Reichweite 4,5 Meter) eine ausreichend große Parklücke, kann das assistierte Einparken starten: Der Fahrer legt den Rückwärtsgang ein und muss nur noch Gasgeben und Bremsen. Das Lenken übernimmt der Passat. Akustische Signale sowie visuelle Hinweise in der Multifunktionsanzeige unterstützen den Fahrer. Beim Einparken reduziert der Park Assist die Geschwindigkeit auf sieben km/h. Erstmals kann das System den Wagen auch aktiv bei drohenden Kollisionen abbremsen. Der Fahrer bleibt jedoch generell selbst für das Bremsen verantwortlich, da die neue Bremsfunktion des Park Assist nicht in jedem Einzelfall einen Schaden verhindert.

Optimiert wurde im Vergleich zur ersten Generation auch das Gesamtsystem: Generell ermöglicht der Park Assist im Rahmen der technischen Möglichkeiten nun auch das Längseinparken in besonders kleinen Lücken (Fahrzeuglänge plus 80 Zentimeter; zuvor plus 140 Zentimeter), in Kurven, auf Bordsteinen sowie zwischen Bäumen und anderen Hindernissen. Mehr noch: Auch beim Ausparken kann der Raum knapp sein; bis zu einem minimalen Freiraum von 50 Zentimetern vor dem Fahrzeug unterstützt der neue Park Assist deshalb nun auch in dieser Situation.

Permanente Reifendruckkontrolle: Ein neues, direktmessendes Reifendruckkontrollsystem signalisiert spezifisch für jedes Rad einen eventuellen Druckverlust. Dank der permanenten Überwachung kann der

Fahrer so gezielt den eventuell falschen Druck an einem oder mehreren Rädern durch das Nachfüllen von Luft korrigieren. Sinkt der Luftdruck sehr schnell beziehungsweise unterschreitet er einen Sollwert, wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt. Zudem können die Ist- und Sollwerte im Kombiinstrument abgerufen werden.

Easy Open / Kofferraum: Ist die neue Passat Limousine mit Keyless Access (automatisches Schließ- und Startsystem) ausgestattet, reicht eine gezielte Fußbewegung hinter dem Fahrzeug, und schon öffnet sich der Zugang zum Kofferraum. Die Schnittstelle zwischen Mensch und Maschine bildet in diesem Fall ein Näherungssensor im Bereich des Stoßfängers, der die virtuelle Kickbewegung erkennt. Wer jemals mit beiden Händen beladen vor einem Auto stand weiß, wie hilfreich eine Funktion wie Easy Open sein kann. Selbstverständlich öffnet sich der Kofferraum nur demjenigen, der den entsprechenden Funkschlüssel des Passat bei sich trägt.

Schwenkbare Anhängerkupplung: Ein weiteres Novum für die Baureihe ist die schwenkbare Anhängerkupplung des Passat. Sie wird elektrisch über einen in die Kofferraumseitenverkleidung integrierten Taster entriegelt. Damit fährt der Kupplungshals aus seiner Ruheposition und kann dann einfach mit einem Fußdruck in die Betriebsstellung gebracht werden. Ausgelegt ist die Anhängervorrichtung für Lasten von bis zu 2,2 Tonnen. Diese sehr hohe Maximallast darf der neue Passat TDI 4MOTION in den Leistungsstufen mit 103 kW / 140 PS und 125 kW / 170 PS ziehen.

Panorama-Schiebedach für den Passat Variant: Nach dem Golf Variant, Tiguan, Touran, Touareg und Sharan debütiert mit dem neuen Passat Variant der sechste Volkswagen mit einem Panorama-Schiebe-/Aufstelldach (zudem sind Scirocco und Passat CC mit einem Panorama-

Aufstelldach erhältlich). Das Passat-Panoramadach ist 300 Prozent größer als ein konventionelles Schiebedach. Der vordere Teil des zweigeteilten Daches reicht bis über die B-Säulen und kann elektrisch aufgestellt sowie ganz geöffnet werden. Das wärmedämmende Glas absorbiert 99 Prozent der UV-Strahlung. Darüber hinaus ist das Dach mit einem elektrisch bedienbaren Sonnenrollo ausgestattet. Für die Passat-Limousine stehen indes ein klassisches Schiebe-/Aufstell-Glasdach und ein -Solardach zur Verfügung.

Akustikmaßnahmen: Stark verbessert hat Volkswagen die akustischen Eigenschaften des neuen Passat. Hier stößt der Bestseller nun ebenfalls in die nächst höhere Klasse vor. Optimierte wurde die Akustik durch zusätzliche schallabsorbierende Materialien im Front-, Seiten- und Heckbereich. Weitere Dämmstoffe kommen zudem in der Instrumententafel zum Einsatz. Darüber hinaus ist die Frontscheibe serienmäßig mit einem Verbundsicherheitsglas ausgestattet, in das eine Akustikfolie integriert ist. Die vorderen Seitenscheiben können optional ebenfalls mit diesem neuen Akustikglas geordert werden.

Interessant ist der Aufbau der Scheiben mit Akustikfolie. Beispiel Frontscheibe: Sie besteht aus fünf Schichten und ist insgesamt 4,46 Millimeter dick. Der Außenscheibe (2,1 mm) folgt dabei eine erste Sicherheitsfolie (0,33 mm), dann die Akustikfolie (0,1 mm), erneut eine Sicherheitsfolie (0,33 mm) und dann die Innenscheibe (1,6 mm). Durch diese Frontscheibe ergibt sich eine spürbare Geräuschreduzierung. Das Beispiel der Grundversion mit 90 kW / 122 PS macht es deutlich: Hier reduzieren sich die Innengeräusche bei 100 km/h um zirka 2 dB.

Sicherheitsoptimierte Kopfstützen mit X-Verstellung: Nicht nur in der Höhe, sondern auch horizontal einstellbar, sind ab der Ausstattung

Comfortline fortan serienmäßig die vorderen Kopfstützen. Der Außenbereich der Kopfstütze lässt sich in dieser neuen Ausführung gezielt nach vorn ziehen. Da sie so näher am Kopf anliegt, kann sich bei einem Unfall das Risiko, ein Schleudertrauma davonzutragen, vermindern. Der neue Passat nutzt hier ein System, das 2010 erstmals mit dem Touareg vorgestellt wurde.

Aktiver Klimasitz mit Massagefunktion: Ein weiteres Feature der Oberklasse ist der optionale Klimasitz des neuen Passat, der den im Vorgänger angebotenen Top-Komfortsitz ersetzt. Wie er, ist auch der neue Sitz mit einer Massagefunktion und Sitzheizung ausgestattet. Erstmals kommt nun jedoch eine aktive Belüftung zum Einsatz, wie sie auch für Passat CC angeboten wird. Mehrere Lüfter pumpen dabei die kühlende Luft über kleine Kanäle durch die Schaumstoffauflage und den jeweiligen Bezugsstoff des Sitzes. Fahrer und Beifahrer können die Belüftung über einen Schalter im Bereich der äußeren Sitzverkleidung in drei Stufen einstellen. Separat bietet Volkswagen zudem eine elektrische 12-Wege-Einstellung mit Memory-Funktion für die Vordersitze an.

Engine-Starttaste: Wie der Vorgänger, ist auch die siebte Passat-Generation optional mit dem Schließ- und Startsystem Keyless Access erhältlich. Neu: Wurde der Motor dabei bislang via Schalter im Zündschloss gestartet und gestoppt, geschieht das nun über eine separate Taste (links neben dem Schaltknäuf) in der neu gestalteten Mittelkonsole.

Keyless Access im Detail: Es reicht hier, den Fahrzeugschlüssel lediglich in der Jacken-, Hosen- oder Handtasche bei sich zu tragen. Mit dem Berühren eines der vorderen Türgriffe erkennt das System die Zugangsberechtigung anhand des Senders im Schlüssel, entriegelt den Passat, entschärft die Wegfahrsperre und die optionale

Diebstahlwarnanlage und ermöglicht es jetzt, den Wagen via Start-Taste in der Mittelkonsole zu starten. Verriegelt wird der Passat von außen wieder über das Berühren eines der Türgriffe; hier allerdings an einer dafür speziell markierten Fläche. Alternativ kann der Volkswagen natürlich auch von innen oder via Fernbedienung ent- und verriegelt werden.

Premium-Kombiinstrument mit mehrfarbiger Anzeige: Touareg- und Phaeton-Fahrern bekannt ist die Funktionalität des neuen, mehrfarbigen TFT-Mitteldisplays. Das Multifunktionsanzeige „Premium“ genannte Display ist dank seiner höheren Auflösung, der mehrfarbigen Gestaltung und animierter Menüs ideal abzulesen. Prinzipiell sind alle Passat-Versionen mit der schwarz-weißen Multifunktionsanzeige „Plus“ ausgestattet.

Als Option informiert das zentrale Display ab sofort zudem über den Gurtstatus im Fond. Der Fahrer kann so ohne Blick nach hinten erkennen, wer hinten auf welchem Platz angeschnallt ist; insbesondere für Familien ein Sicherheitsplus.

Ambiente-Paket: Ähnlich wie im Passat CC, kommt nun auch in der Passat Limousine und im Passat Variant eine Ambiente-Beleuchtung für den Innenraum zum Einsatz. Dabei sind Lichtleisten in die Edelholz-Applikationen oder – als Novum – erstmals auch in die Aluminium-Applikationen der Türen integriert. Die Helligkeit kann stufenlos über den Regler der Innenraumbeleuchtung variiert werden. Unabhängig davon lässt sich die Intensität der Fußraumbeleuchtung einstellen. Durch die indirekte Ambiente-Beleuchtung ergibt sich eine sehr angenehme Atmosphäre; subjektiv wird der Innenraum als noch größer empfunden. Angeboten wird die Illuminierung als Ambiente-Paket in Verbindung mit den entsprechenden Applikationen.

Adaptierte Technologien – Lane Assist, DCC und 4MOTION im Detail

Bereits der Vorgänger des aktuellen Passat zählte zu den technisch innovativsten Fahrzeugen im Segment. Wichtige Technologien dieser Passat-Generation – wie das Spurhaltesystem Lane Assist, die Fahrwerksregelung DCC sowie der Allradantrieb 4MOTION – wurden für die neue Passat-Generation adaptiert.

Lane Assist (kamerabasiert): Das aktive Spurhaltesystem Lane Assist lenkt selbsttätig sanft gegen, sobald sich ankündigt, dass der Wagen unplanmäßig die Spur verlassen könnte. Und das ist mehr als sinnvoll: Rund 14 Prozent aller Unfälle mit Verletzten werden durch das Abkommen von der Fahrbahn verursacht. Lane Assist kann dazu beitragen, diese Quote zu senken. Setzt der Fahrer den Blinker, um bewusst die Spur zu wechseln, blendet sich Lane Assist übrigens aus. Aktiviert wird das System über die Multifunktionsanzeige. Danach schaltet sich Lane Assist fortan ab einer Geschwindigkeit von 65 km/h automatisch ein. Über die Kamera im Bereich des Innenspiegels erfasst Lane Assist die Fahrbahnmarkierungen. Ob die Linien durchgezogen oder wie ein Mittelstreifen unterbrochen sind, spielt dabei keine Rolle. Lane Assist funktioniert zudem auch bei Dunkelheit. Ohne erkennbare Fahrbahnmarkierungen greift das System allerdings nicht ein.

Ist Lane Assist eingeschaltet, wird das dem Fahrer in den Instrumenten durch ein gelbes Kontrollsymbol in Form einer Fahrbahn mitgeteilt. Sobald die Kamera entsprechende Fahrbahnmarkierungen geortet hat, wird das Symbol grün. Jetzt ist das System komplett aktiv. Falls sich andeutet, dass der Wagen die Spur verlässt, lenkt Lane Assist gegen. Entscheidend: Das Gegenlenken geschieht sehr kontinuierlich und weich.

Ebenso kann der Fahrer Lane Assist mit wenig Kraft stets „überstimmen“. Der Spurhalteassistent reagiert nicht, wenn der Fahrer vor dem Überfahren einer Markierung den Blinker setzt. Die Funktionalität des Lane Assist wird übrigens erst mit einer „ansteuerbaren“ elektromechanischen Servolenkung möglich, wie sie der Passat serienmäßig besitzt.

Adaptive Fahrwerksregelung DCC : Die adaptive Fahrwerksregelung DCC bietet drei Programme: „Normal“, „Sport“ und „Comfort“. „Sport“ und „Comfort“ werden über eine Taste rechts vom Schalthebel angewählt. Entscheidend ist allerdings die Tatsache, dass sich durch die adaptive Fahrwerksregelung permanent die Fahreigenschaften verbessern. Denn die Dämpfung wird ständig der Fahrbahn und der Fahrsituation angepasst. Das System reagiert zudem auf Beschleunigungs-, Brems- und Lenkvorgänge. Der Zielkonflikt zwischen sportlich straffer und komfortabler Auslegung ist damit gelöst. Für Fahrer und Mitreisende wird das über einen deutlich besseren Komfort spürbar.

Allradantrieb 4MOTION: Das Topmodell der Baureihe – der 220 kW / 300 PS starke Passat V6 4MOTION DSG – ist serienmäßig mit dem permanentem Allradantrieb 4MOTION ausgestattet. Der Passat 2.0 TDI (mit 103 kW / 140 PS oder 125 kW / 170 PS) kann optional damit bestellt werden.

Im Normalfall wird auch beim allradgetriebenen Passat die Vorderachse angetrieben; die Hinterachse ist nur mit zehn Prozent dabei. Das spart Kraftstoff. Die Hinterachse wird erst bei Bedarf – aufgrund der spezifischen Antriebs- und Straßensituation – Stufe um Stufe hinzugeschaltet. Das geschieht über eine elektrohydraulische Allradkupplung. Wichtiger Unterschied im Vergleich zur letzten 4MOTION-Generation: Es bedarf keiner Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse, um die

Allradkupplung zu aktivieren, da der Druckaufbau über eine elektrische Pumpe erfolgt.

Das Lamellenkupplungssystem selbst wurde in das Hinterachsgetriebe integriert. Über die elektrische Pumpe wird ein Druckspeicher mit Öl versorgt. Dessen Arbeitsdruck beträgt 30 bar. Ein Steuergerät errechnet das ideale Antriebsmoment für die Hinterachse und regelt über ein Ventil, wieviel Öldruck auf den Arbeitskolben der Lamellenkupplung übertragen wird. Dabei steigt der Anpressdruck auf die Kupplungslamellen proportional zum an der Hinterachse gewünschten Drehmoment. Mit der Höhe des ausgeübten Drucks auf die Kupplungslamellen lässt sich das übertragbare Drehmoment stufenlos variieren. Das System arbeitet schlupfunabhängig, da der Arbeitsdruck stets verfügbar ist. Beim Anfahren und Beschleunigen wird ein Durchdrehen der Räder an der Vorderachse vollends verhindert, da das Steuergerät die Drehmomentverteilung entsprechend der dynamischen Achslasten regelt. Im Extremfall können nahezu 100 Prozent des Antriebsmoments an die Hinterachse geleitet werden.

Souveränes Styling: Neuer Passat folgt im Frontpartiedesign dem Phaeton

- **Design des Passat zeigt neue Präzision und Dynamik**
- **Anmutung des neuen Passat schlägt Brücke in die obere Mittelklasse**

Volkswagen visualisiert mit dem neuen Passat stärker als je zuvor die Qualität und Präzision der Baureihe. Gerade Linien, klar strukturierte Flächen und dynamische Proportionen kennzeichnen das Design der siebten Generation. Die Stilistik des Bestsellers macht dabei einen großen Sprung. Im Hinblick auf die passive Sicherheit sowie Fertigungsqualität und -präzision definiert der Passat innerhalb seines Segmentes zudem den höchsten Standard.

Das Design – Volkswagen Design-DNA weist den Weg in die Zukunft

Frontpartie: Nach dem im Sommer 2010 vorgestellten Phaeton führt Volkswagen mit dem neuen Passat das zweite Modell ein, dessen Frontbereich durch einen Grill mit vier Querspangen geprägt wird; die Höhe des Grills entspricht in etwa jener der Scheinwerfer. Während bei den Modellen unterhalb von Passat und Phaeton sowie den Vans ein vergleichsweise schmaler Kühlergrill mit zwei Querspangen stilprägend ist, entschieden sich die Chefdesigner Walter de Silva (Konzern) und Klaus Bischoff (Marke) im Hinblick auf die höher positionierten Fahrzeuge für diese Differenzierung via Kühlergrill, um bewusst den Status der Modelle herauszuarbeiten. Dabei folgt nun auch die Optik des Passat der neuen Volkswagen Design-DNA.

Dank des komplett neuen Frontpartiedesigns gewann der nun 1.820 Millimeter breite und 4.769 (Variant: 4.771) Millimeter lange Passat nochmals an Souveränität. Obwohl der Wagen nicht breiter wurde, wirkt er präsenter und deutlich dynamischer. Die Höhe beider Karosserievarianten blieb konstant (Limousine: 1.474 / Variant: 1.519 Millimeter).

Der souveräne Ausdruck des Passat wird durch die neuen Doppelscheinwerfer mit optionalem Bi-Xenon- und LED-Tagfahrlicht verstärkt. Das Tagfahrlicht besteht aus 15 LEDs. Unterhalb der Linien aus Scheinwerfern und Grill erschließt sich ein in Wagenfarbe lackierter Bereich des Stoßfängers. In der nächsten Ebene folgt ein weiterer Lufteinlass, der seitlich durch verchromte Winglets – ähnlich wie die Flügelspitzen von Verkehrsflugzeugen gestylte Elemente – begrenzt wird. Hier integriert sind die sehr flachen Nebelscheinwerfer. Eine weitere Chromleiste mittig im Lufteinlass verbindet in der Ausstattungsversion Highline die Winglets. In der tiefsten Ebene folgt der Frontspoiler. Er ist, ähnlich wie im Motorsport, als sogenannter Splitter gestaltet. Ab der Ausstattungsversion Comfortline kommt auch hier eine Chromleiste zum Einsatz.

Silhouette: Über die seitliche Kontur der im Stile des Phaeton v-förmig konturierten Motorhaube und die prägnanten Kotflügellinien erschließt sich der Übergang in die Silhouette. Auffallend sind hier die deutlich geschärfte, untere und – neu – obere Charakterlinie. Diese nun zwei Linien gliedern die Höhe des Passat und lassen ihn flacher und kraftvoller wirken. Die obere Charakterlinie verbindet in einem klaren Strich die höchste Stelle der Scheinwerfer mit der Fensterlinie bis hin zur C-Säule. Darunter folgt die zweite Charakterlinie; sie verbindet die jeweils bis in die Silhouette hineinragenden Seitenpartien der Scheinwerfer und Rückleuchten. Im Schwellerbereich veredelt eine schwarze (Trendline) respektive verchromte Leiste (Comfortline und Highline) zwischen den ausgestellten Radläufen

die Seitenflächen; diese Leiste findet im Front- und Heckbereich eine Fortsetzung. Die Silhouette mit ihren neu gestalteten Außenspiegeln ist zudem durch den sehr flüssigen Verlauf der Dachpartie zum Heck geprägt. Optisch differenzieren sich die Ausstattungslinien in der Silhouette über die verschiedenen Rad-Reifen-Kombinationen.

Heckpartie: Dank der im Vergleich zum Vorgänger deutlich reduzierten Keilform lässt die neue Linienführung insbesondere das Heck leichter und eleganter erscheinen. So wirkt die Heckpartie der Limousine flacher, der Abschluss beider Karosserieversionen breiter. Auffallend: Die nun bis in die Kotflügel herumgezogenen Rückleuchten mit einer signifikanten Kontur des Hauptlichtes. Es gibt die Rückleuchten generell in zwei Ausführungen; in Kombination mit Xenon-Frontscheinwerfern wird dabei auf LED-Technik für das Haupt- und Bremslicht sowie die Nebelschlussleuchte gesetzt. Nach unten wird das Heck auch hier ab Comfortline von einer umlaufenden, verchromten Leiste begrenzt. Im Fall des Variant-Stoßfängers ist sie durchgängig ausgeführt, bei der Limousine wird sie durch die tiefer angesetzte Nummernschild-Begrenzung geteilt.

Je nach Motorisierung weist der Passat unterschiedliche Abgasendrohre auf. Entsprechend angepasst wurde deshalb der untere Bereich des jeweiligen Heckstoßfängers. Im Fall des erdgasbetriebenen Passat 1.4 TSI EcoFuel ist kein Endrohr sichtbar. Die Basis-Motorisierungen (1.4 TSI mit 90 kW und 1.6 TDI mit 77 kW) weisen auf der linken Seite ein einflutiges Rohr auf. Alle stärkeren, frontgetriebenen Passat kennzeichnet links ein zweiflutiges Abgasendrohr. Die allradgetriebenen 4MOTION-Versionen sind indes an einem jeweils einflutigen Endrohr auf der linken und rechten Seite zu erkennen.

Karosserie-Aufbau – Maximale Qualität und Sicherheit

Hohe Torsionssteifigkeit: Der siebte Passat gehört zu den sichersten und hochwertigsten Fahrzeugen seiner Klasse. Durchaus ein Indiz für beide Kriterien: die statische Torsionssteifigkeit. Sie beträgt 32.400 Nm/°, ein Top-Wert. Dieser Wert wäre ohne den gezielten Einsatz von hochfesten Stahlgüten nicht realisierbar gewesen. Der Anteil dieser Stähle an der Karosseriestruktur des Passat liegt bei 74 Prozent. Diese hoch- und höchstfesten Supermetallsorten untergliedern sich noch einmal in vier Festigkeitsstufen; die Experten sprechen hier von unterschiedlichen „Streckgrenzen“. Fast schon ein Edelmetall, wenn auch nicht im klassischen Sinne, sind die hochinnovativen formgehärteten Stähle. Ihr Anteil beträgt beim Passat 16 Prozent. Sie sind überall dort zu finden, wo nur eines zählt: maximale Sicherheit.

Innovative Produktionsverfahren: Der gezielte Einsatz von Hightech-Materialien wird durch eine festigkeitsoptimierte Fügetechnik unterstützt. Zu Zeiten des ersten Passat vor 37 Jahren hätte man an dieser Stelle profan von „Schweißen“ gesprochen. Doch die Angelegenheit ist heute vielschichtiger: Mit „Fügen“ sind Produktionsverfahren wie eben Schweißen, aber zum Beispiel auch das Kleben gemeint. Da ein Hightech-Auto wie der Passat längst nicht mehr im herkömmlichen Sinne „geschweißt“ wird, wäre die Terminologie „festigkeitsoptimierte Schweißtechnik“ nicht sonderlich korrekt. In Zonen mit höchster Belastung der Karosseriestruktur wird zum Verbinden der Bauteile sowohl das Laserschweißen als auch das Punktschweißkleben eingesetzt. Ergänzt werden diese Verfahren durch Strukturklebungen und natürlich konventionelles Widerstandspunktschweißen.

Hoher Schwingungskomfort: Sehr großen Wert legte Volkswagen auf einen möglichst optimalen Schwingungskomfort. Der sehr technisch

anmutende Begriff hat es in sich, denn er ist ein Zauberwort in Sachen Gesamtkomfort. Die Sache ist spürbar. Besonderes Augenmerk galt in diesem Zusammenhang der Motorentkopplung. Der Passat verfügt deshalb über eine aufwendige Drei-Punkt-Pendellagerung, die zu einer optimalen Isolation von Motor und Karosserie führt. Ebenso wichtig: die Entkopplung der Mehrlenkerhinterachse via Hilfsrahmen.

Optimierte Sicherheit: Der Passat ist serienmäßig mit zweistufigen Frontairbags, sicherheitsoptimierten und damit erstmals auch horizontal einstellbaren vorderen Kopfstützen, crashoptimiertem Fußhebelwerk (COF) sowie Seiten- (vorn) und Kopfairbags (vorn und hinten) ausgerüstet. Für den Fond stehen optional ebenfalls Seitenairbags und Gurtstatusanzeige zur Verfügung. Klar ist, dass der Passat als ein auf allen fünf Kontinenten etabliertes Auto auch mit allen weltweiten Crashnormen korrespondiert. Bereits sein Vorgänger erzielte die optimalen fünf Sterne im EuroNCAP-Crashtest.

Eine Klasse für sich: Passat-Innenraum mit neuen, edleren Materialien

- **Neue Sitze, Türverkleidungen, Applikationen und Mittelkonsole**
- **Erstmals aktiver Klimasitz nach dem Vorbild des Phaeton im Passat**

Analog zum Exterieur kennzeichnet den neuen Passat ein umfangreich perfektioniertes Interieur. Neue Sitze, neue Türverkleidungen, neue Applikationen, eine ebenfalls neu gestaltete Mittelkonsole und eine nochmals hochwertigere Instrumententafel treffen dabei auf neue Ausstattungsfeatures wie die vom Touareg adaptierten, vorderen Sicherheitskopfstützen, einen Klimasitz mit aktiver Belüftung im Stile des Phaeton oder eine Ambientebeleuchtung.

Schaltzentrale – das Umfeld von Fahrer und Beifahrer

Edle Materialien: In weiten Bereichen modifiziert zeigt sich die Instrumententafel. Eine neue Narbung kennzeichnet den oberen Bereich mit den dort integrierten Lüftungsöffnungen. Chromapplikation veredeln die Einfassung der Lüftungsgitter. Gleichfalls eine neue und edlere Beschaffenheit weisen die Dekorleisten in den Armaturen auf; sie trennen den oberen und unteren Bereich optisch voneinander und sind jetzt leicht gewölbt ausgeführt.

In der Grundversion Trendline kommen Dekoreinlagen in „Chrom matt“ zum Einsatz. Erstmals sind auch die Türverkleidungen des Passat mit Applikationen versehen. Vier weitere Dekorarten stehen für die gehobenen

Versionen Comfortline (Serie: „Iridium printed“) und Highline (Serie: „Alu gebürstet“) zur Wahl. Für den Passat Comfortline gegen Aufpreis und den Passat Highline wahlweise werden die Echthölzer „Nussbaum“ und „Zebrano“ angeboten. Stets in gebürstetem Aluminium ausgeführt ist an Bord des Passat Comfortline und Highline die Mittelkonsole. Optisch korrespondiert damit die Chromeinfassung der beleuchteten Schalter für Licht, Spiegeleinstellung und Fensterheber.

Mehrfarbige Multifunktionsanzeige: Neu zwischen Tacho und Drehzahlmesser: ein nun mehrfarbig aufgebautes TFT-Display, wie es mit ähnlicher Grafik auch im Phaeton und Touareg zum Einsatz kommt. Die neue Multifunktionsanzeige gleicht dank ihrer höheren Auflösung, des mehrfarbigen Layouts und animierter Menüs der aufwendigen Grafik des Radio-Navigationssystems RNS 510.

Neu gestaltete Mittelkonsole: Eine selbsterklärend ausgelegte Bedienung aller Cockpit-Features gehört zu den Markenzeichen von Volkswagen. Vor diesem Hintergrund haben die Interieur-Designer die komplette Mittelkonsole neu strukturiert. In der obersten Ebene findet sich eine Analog-Uhr, wie sie an gleicher Position auch im Phaeton zum Einsatz kommt. Direkt darunter schließen sich die Info- und Entertainmentsysteme an, die weitestgehend vom Vorgänger übernommen wurden. Exakt in der Mitte und damit optimal im Sichtfeld und Bedienradius wurde nun der Warnblinkschalter platziert. In der nächsten Ebene folgt nach wie vor die Steuerung der Klimaanlage respektive Klimaautomatik.

Vollständig neu konzipiert wurde der Bereich um den Schalthebel, die sogenannte Schalttafel. Die Schalthebel selbst – sowohl für die manuellen Getriebe als auch für die Doppelkupplungsgetriebe (DSG) – liegen jetzt sportlicher in der Hand. Auf der linken Seite der Tafel befindet sich,

ergonomisch ideal ganz vorn positioniert, die Taste für die elektronische Parkbremse (zuvor links vom Lenkrad). Es folgen die Tasten Auto Hold, ESP und – im Fall der Versionen mit Keyless Access – die Start-Taste für den Motor.

Auf der rechten Seite vom Schalthebel integriert wurde ein Tastenfeld zur Betätigung der Heckjalousie, der adaptiven Fahrwerksregelung (DCC), des Start-Stopp-Systems, der Reifendruckkontrolle sowie des Rear Assist (akustische / optische Einparkhilfe) und Park Assist (automatischer Parkassistent).

Ambiente-Beleuchtung: Im Fall der Ambiente-Beleuchtung befinden sich Lichtleisten in den Edelholz- oder Aluminium-Applikationen der Türen. Die Helligkeit der indirekten Beleuchtung kann stufenlos über den Regler der Innenraumbeleuchtung variiert werden. Angeboten wird die Illuminierung als Ambiente-Paket (inklusive 2 Leuchten im Fußraum und Einstiegs- / Warnleuchten in den Türen) in Verbindung mit den entsprechenden Dekorleisten.

Neue Sitz-Generation: Modifiziert wurden auch das Design und die Bezüge der Sitze. Hier gibt es je nach Ausstattung vier unterschiedliche Ausführungen. Der Passat Trendline ist mit Stoffsitzen im Dessin „Conte“ ausgestattet. Bereits in dieser Version sind der Fahrer- und Beifahrersitz serienmäßig auch in der Höhe einstellbar.

In der nächst höheren Ausstattungsstufe (Comfortline), kommen Sitze im Dessin „Matera“ zum Einsatz. Die Sitzflächen und seitlichen Partien sind dabei in unterschiedlichen Webarten ausgeführt. Serie bei Comfortline: die elektrisch einstellbare Lendenwirbelunterstützung und Lehne der Fahrerseite.

Optional können die Comfortline-Sitze in der Klima-Version (u.a. Kühlung über Ventilatoren) bestellt werden. In diesem Fall sind sie mit dem auf die Lüftung abgestimmten Stoff „Nardo“ bezogen. Darüber hinaus bietet Volkswagen die Comfortline-Sitze in einer Leder-Version „Vienna“ (inklusive Sitzheizung) an, die optional ebenfalls als Klima-Ausführung geordert werden kann.

Leder ist im Fall der Komfortsitze des Passat Highline serienmäßig an Bord. Die Wangen und Oberflächen der Mittelarmlehnen sind mit dem Leder „Vienna“ bezogen; auf den Sitzflächen (vorn beheizbar) kommt Alcantara zum Einsatz. Auch hier serienmäßig: die elektrisch einstellbare Lendenwirbelunterstützung und Lehne der Fahrerseite.

Quasi als letzte Ausbaustufe erhöht eine elektrische 12-Wege-Einstellung der Vordersitze den Komfort. Hier inbegriffen: eine Memory-Funktion für die Fahrerseite. Zudem sind die elektrisch einstell- und beheizbaren Außenspiegel in diesem Fall auch elektrisch anklappbar und mit einer Umfeldbeleuchtung ausgestattet; der Spiegel auf der Fahrerseite blendet bei starkem Lichteinfall von hinten automatisch ab.

Nicht nur in der Höhe, sondern auch horizontal einstellbar, sind ab der Ausstattung Comfortline die vorderen Kopfstützen. Der Außenbereich der Kopfstütze lässt sich in diesem Fall gezielt nach vorn ziehen. Da sie so näher am Kopf anliegt, vermindert sich bei einem Unfall das Risiko, ein Schleudertrauma davonzutragen.

Fond / Kofferraum – Raum für die Gäste und Gepäck

Im Fond überzeugt der Passat mit drei ergonomisch konturierten Sitzplätzen sowie reichlich Kopf- und Beinfreiheit. Serienmäßig ist die

Rücksitzlehne asymmetrisch teil- und klappbar sowie mit einer Mittelarmlehne inklusive Staufach ausgestattet. Beim Passat Variant kann zudem auch die Sitzfläche nach vorn geklappt werden; in diesem Fall entsteht eine ebene, durchgehende Ladefläche. Ab der Ausstattungsversion Comfortline sind in die Mittelarmlehne der Rücksitzlehne zwei ausfahrbare Getränkehalter integriert. An Bord der Ausstattungslinien Comfortline und Highline ebenfalls serienmäßig: eine große Durchladeeinrichtung, die vier Paar Ski „schluckt“.

Kofferraum der Limousine: Der Kofferraum der Limousine fasst das erstaunlich große Volumen von 565 Litern. Verchromte Verzurrösen erleichtern das Sichern des Gepäcks. Zwei seitlich angebrachte Taschenhaken sorgen für Ordnung beim Verstauen des Einkaufs.

Ein Detail, das das hohe konstruktive Niveau des Passat widerspiegelt, sind die sauber gearbeiteten und außerhalb des Kofferraumes integrierten Scharniere der Haube. Sie kann per Knopfdruck von innen entriegelt und komplett geöffnet werden. Die Haubenverkleidung nimmt das Warndreieck auf, das somit auch bei voll beladenem Kofferraum schnell zugänglich ist.

Kofferraum des Variant mit variablem Ladeboden: Der Passat wird seit jeher auch als besonders praktischer Variant angeboten. Neu dabei: Das aus dem Vorgänger bekannte Gepäckraummanagement-Paket enthält nun zusätzlich einen verschiebbaren Ladeboden. Der kann stufenlos im Bereich der Ladefläche nach vorn und hinten geschoben werden. So wird es mühelos möglich, etwa eine schwere Getränkekiste direkt im Bereich der Rücksitzlehne zu verstauen. Der Ladeboden darf mit einem Gewicht von bis zu 100 Kilogramm belastet werden; zudem lässt er sich mit einem Handgriff komplett ausbauen. Darüber hinaus offeriert Volkswagen für den Passat Variant ein Gepäckraumteiler-Paket. Dieser Raumteiler ist ein

aufstellbarer Ladeboden, der den Kofferraum künstlich teilt, um kleinere Gepäckstücke nicht durch den Kofferraum rutschen zu lassen. Ein weiterer Paketbestandteil sind Staufächer in der Reserveradmulde für Kleinteile. Darüber hinaus ist in dem Paket ein Ladekantenschutz in Edelstahl enthalten.

Fernentriegelung der Rücksitzlehne: Nicht weniger praktisch ist die neue Fernentriegelung für die Rücksitzlehne. Mittels Hebel in der rechten und linken Kofferraumverkleidung wird die linke und / oder rechte Hälfte der 1/3 zu 2/3 teilbaren Rücksitzlehne einfach entriegelt; anschließend kann sie manuell nach vorn geklappt werden.

Gepäckraumabdeckung: Ebenfalls neu konzipiert hat Volkswagen die Gepäckraumabdeckung des Variant. Es reicht, die geschlossene Gepäckraumabdeckung leicht von oben anzutippen, damit sie sich aufrollt.

Raumriese: Das Stauvolumen des Variant-Laderaums beträgt bis zur Höhe der Fensterunterkante 603 Liter. Bei voller Ausnutzung des Raumriesen sind es inklusive der 90 Liter fassenden Reserveradmulde 1.731 Liter – der Passat ist in diesem Fall dachhoch bis zu den Lehnen der Vordersitze beladen. Sowohl hinter der ersten als auch zweiten Sitzreihe kann eine Netztrennwand montiert werden, damit beim Bremsen kein Gepäck in den Fahrgastraum dringt.

Darüber hinaus steckt der neue Passat einiges an Gewicht weg: Bis zu 689 Kilogramm können maximal zugeladen werden (Passat Variant 2.0 TDI 4MOTION). Damit das möglichst einfach funktioniert, schwenkt die Heckklappe beim Variant auf bis zu 2,06 Meter hoch; nur 0,62 Meter hoch ist die Ladekante. Weitere Eckdaten des Variant-Stauraums: 0,72 Meter Durchladehöhe und 0,83 Meter Innenhöhe; 1,0 Meter sind es in der Breite

zwischen den Radkästen. Größte Breite im Kofferraum: 1,3 Meter.
Minimale Länge: 1,13 Meter. Die Ladefläche des Passat Variant bringt es
bei umgeklappter Rücksitzbank auf ein Gardemaß von 1,96 Meter.

Alle TDI-Versionen mit Start-Stopp-System: Nachhaltige Technologien erobern den Volumenmarkt

- **Drei Ausstattungslinien für jedes Budget: Trendline, Comfortline, Highline**
- **Neue Müdigkeitserkennung ab Comfortline serienmäßig an Bord**

Der neue Passat wird in den drei Ausstattungslinien Trendline, Comfortline und Highline angeboten. Den Einstieg in die Baureihe markiert der Passat Trendline; als komfortorientierte mittleres Ausstattungsniveau empfiehlt sich Passat Comfortline; an der Grenze zur oberen Mittelklasse positioniert ist der exklusive Passat Highline.

Passat Trendline

Obwohl als Einstiegsmodell konzipiert, ist bereits der Passat Trendline umfangreich ausgestattet. Beispiel CO₂-Reduzierung: Alle Turbodiesel-Modelle verfügen serienmäßig über das Start-Stopp-System und die Energierückgewinnung (Rekuperation). Die Benzin- und Erdgas-Versionen nutzen ebenfalls den Rekuperationsmodus. Im Fall des kleinsten Benziners stehen die Rekuperation und das Start-Stopp-System optional zur Verfügung.

Sicherheitsausstattung: Selbstverständlich verfügt der Passat Trendline über Features wie sechs Airbags, Tagfahrlicht und das elektronische Stabilisierungsprogramm ESP. Gar nicht selbstverständlich: die in das ESP integrierte Gespannstabilisierung und Gegenlenkunterstützung. Wirkungsvoll: die Warnblinkautomatik bei einer Vollbremsung. Clever: Parkt

der Fahrer den Passat und löst dabei den Gurt – noch bevor der Motor abgestellt ist –, wird automatisch die elektronische Parkbremse aktiviert und so ein ungewolltes Rollen des Volkswagen verhindert.

Nachwuchsfreundlich: Parallel zu den serienmäßigen Isofix-Aufnahmen für entsprechende Kindersitze kann auch der neue Passat im Fond wieder mit zwei integrierten Kindersitzen (für die äußeren Sitzplätzen) geordert werden.

Exterieur / Funktion: Außen gibt sich der Passat Trendline unter anderem an 16-Zoll-Stahlrädern mit Radvollblenden in der Optik von Leichtmetallfelgen, schwarz lackiertem Kühlergrill mit Chromleisten auf den Lamellen, schwarzen Zierleisten an den Seitenfenstern und einer Chromleiste an der Gepäckraumklappe zu erkennen. Ebenfalls Standard: LED-Blinkleuchten in den Außenspiegeln, in Wagenfarbe lackierte Anbauteile und die geräuschkämmende Frontscheibe. Der Passat Variant ist zudem mit einer schwarzen Dachreling ausgestattet.

Interieur / Funktion: Innen gehören Features wie diverse Ablagen (unter anderem in der Mittel- und Dachkonsole), in „Chrom matt“ eingefasste und beleuchtete Luftausströmer, ebenfalls in „Chrom matt“ gehaltene Dekoreinlagen, asymmetrisch teilbare Rücksitzlehne und die Analoguhr in der Instrumententafel zur Serienausstattung. Ebenfalls in Sachen Komfort an Bord: die Klimaanlage (Climatic), eine elektromechanische Servolenkung, rundum elektrische Fensterheber, Außentemperaturanzeige, die elektronische Parkbremse mit Auto-Hold-Funktion, die automatische Öffnung der Gepäckraumklappe, die Zentralverriegelung (mit Funkfernbedienung), die Multifunktionsanzeige Plus (u.a. zum Abrufen der Fahrdaten und Einstellen zahlreicher Komfortfunktionen) sowie das Audio-System RCD 310 mit MP3-Wiedergabefunktion.

Motorisierungen: Der Passat Trendline kann mit allen Motoren bis zu einer Leistung von 110 kW / 150 PS bestellt werden.

Passat Comfortline

Die mittlere Ausstattungslinie Comfortline differenziert sich über Veredelungen des Ex- und Interieurs sowie zusätzliche Komfort- und Sicherheitsfeatures von den Trendline-Versionen. Zudem serienmäßig an Bord des Passat Comfortline: die neue Müdigkeitserkennung.

Exterieur / Funktion: Außen sind es die 16-Zoll-Leichtmetallfelgen „Perugia“ mit 215er Reifen sowie Chromleisten an den Seitenfenstern und im Bereich der Seitenschweller und Stoßfänger, an denen die Comfortline-Ausstattung des Passat auszumachen ist.

Interieur / Funktion: Der Innenraum wird unter anderem durch Dekoreinlagen in „Iridium printed“ und edle Sitzbezüge im Stoff-Dessin „Matera“ veredelt. Zudem kommen vorn Komfortsitze mit Taschen an den Rücklehnen, manuellen Lendenwirbelstützen sowie elektrischer Lehnenverstellung (Fahrerseite) zum Einsatz. Lederlenkrad, Lederschaltknauf und Textilfußmatten gehören ebenfalls zum Ausstattungsumfang.

Das Radio-CD-System RCD 310 mit Doppeltuner sowie MP3-Wiedergabefunktion und 4 x 20 Watt, die Multimedia-Buchse AUX-IN, die automatische Fahrlichtschaltung, ein automatisch abblendender Innenspiegel, die Geschwindigkeitsregelanlage, sicherheitsoptimierte Kopfstützen mit zusätzlicher Längseinstellung und der Regensensor komplettieren die Comfortline-Ausstattung.

Motorisierungen: Der Passat Comfortline kann mit allen Motoren bis zu einer Leistung von 155 kW / 210 PS bestellt werden.

Passat Highline

Exterieur / Funktion: Die umfangreichste Serienausstattung bietet der Passat Highline. Über die Inhalte der Comfortline-Versionen hinaus veredeln 17-Zoll-Leichtmetallfelgen des Typs „Michigan“ mit 235er Mobilitätsreifen (selbstversiegelnd), Chromleisten im Bereich der unteren Lufteinlässe und glänzend schwarze Dachpfosten das Exterieur. Zudem sorgen in Chrom eingefasste Nebelscheinwerfer mit statischem Kurvenlicht, beheizte Scheibenwaschdüsen und die Reifenkontrollanzeige für ein weiteres Plus an Sicherheit. Der Passat Variant Highline ist an einer silber eloxierten Dachreling zu erkennen.

Interieur / Funktion: Innen sind es unter anderem Details wie Dekoreinlagen in „Aluminium gebürstet“ (wahlweise Echtholz), das Multifunktions-Lederlenkrad, der Parkpilot für Fron- und Heckbereich, Einstiegsleisten in Edelstahl mit dem Schriftzug „Passat“, elektrische Lendenwirbel- und Lehneneinstellung auf der Fahrerseite, Sitze in Alcantara / Leder mit Sitzheizung vorn und eine Klimaautomatik (Climatronic), die das Ambiente und den Komfort perfektionieren.

Motorisierungen: Der Passat Highline kann mit allen Motoren bestellt werden.

Wichtige Sonderausstattungen: Wer den Passat weiter auf seine ganz individuellen Anforderungen zuschneiden will, kann dies über das Programm der Sonderausstattungen tun. Zu den technischen Features zählen hier das neue Ambiente-Paket (mit Lichtleisten in den Türverkleidungen), das ebenfalls neue Panorama-Schiebedach für den

Variant (Limousine: Schiebe-/Ausstell-Glas- oder Solardach), Assistenzsysteme (wie ACC plus Front Assist mit City-Notbremsfunktion, Dynamic Light Assist, Lane Assist oder Side Assist), Navigationssysteme (RNS 315 und RNS 510), die Soundsysteme „Dynaudio Confidence (600 Watt) und „Volkswagen Sound“ (300 Watt) sowie der TV-Empfang für das Radio-Navigationssystem RNS 510.

Ein weiteres Plus in Sachen Komfort bieten die adaptive Fahrwerksregelung DCC (Limousine und Variant) sowie die vollautomatische Niveauregulierung (Variant). Für Ordnung sorgen indes das Gepäckmanagement- und Gepäckraumteiler-Paket.

Ein Kapitel für sich ist das Reisekomfort-Paket. Hierzu gehören unter anderem eine 230-Volt-Steckdose im Fond, anklappbare Außenspiegel, Diebstahlwarnanlage, vier Leseleuchten mit Chromeinfassungen, automatisch abblendender Innenspiegel, automatische Fahrlichtschaltung, Mobiltelefonvorbereitung, der Parklenkassistent Park Assist, Regensensor und geräuschkämmende vordere Seitenscheiben in Verbund-Sicherheitsglas – und auch das ist nur ein Auszug aus diesem auch preislich sehr attraktiv gestalteten Allround-Paket.

Die pure Effizienz: Motoren des neuen Passat verbrauchen bis zu 18 % weniger

**Sparsamster Benziner (122-PS-TSI) begnügt sich mit 5,9 l/100 km
Sparsamster Diesel (105-PS-TDI) verbraucht lediglich 4,2 l/100 km**

Wie von Volkswagen gewohnt, setzt der neue Passat auch in Sachen Nachhaltigkeit Maßstäbe. Alle Motoren (77 kW / 105 PS bis 220 kW / 300 PS) wurden sparsamer – und zwar um bis zu 18 Prozent. Die TDI-Versionen sind serienmäßig mit der BlueMotion Technology ausgestattet. Unter anderem gehören zu diesem effizienten Technologiepaket rollwiderstandsarme Reifen, ein Start-Stopp-System und der Rekuperationsmodus. Die Passat-Modelle mit Benzinmotoren verfügen ebenfalls serienmäßig über die Rekuperationstechnologie zur Nutzung der Bremsenergie. Im Fall des kleinsten Benziners stehen die Rekuperation und das Start-Stopp-System optional zur Verfügung. Serienmäßig kommen in allen Passat 6-Gang-Getriebe zum Einsatz. Bis auf den 105-PS-TDI lassen sich alle Motoren des neuen Passat mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) kombinieren; im Fall des V6 ist das DSG bereits serienmäßig an Bord.

Nachhaltigster Passat aller Zeiten: Der sparsamste Passat-Motor ist der 1.6 TDI (Turbodiesel) mit 77 kW / 105 PS). Er verbraucht im Passat BlueMotion nur noch 4,2 l/100 km; das entspricht 109 g/km CO₂. Downsizing und Technologien wie das Start-Stopp-System sorgen derweil auch im Bereich der Benziner für außergewöhnlich niedrige Verbrauchswerte. Wegweisend ist der 1.4 TSI mit 90 kW / 122 PS; er

begnügt sich in der BlueMotion Technology-Version mit 5,9 l/100 km. Der entsprechende CO₂-Wert: 138 g/km.

TSI und V6 / Benzin- und Erdgasdirekteinspritzer – vier aufgeladene Vierzylinder und ein Sechszylinder

Die Benziner des Passat leisten 90 kW / 122 PS (1.4 TSI), 118 kW / 160 PS (1.8 TSI), 155 kW / 210 PS (2.0 TSI) und 220 kW / 300 PS (V6). Die Topmotorisierung setzt auf sechs Zylinder, alle anderen Benziner sind aufgeladene Vierzylinder. Ebenfalls aufgeladen ist ein auf Erdgas ausgelegter 1.4 TSI mit 110 kW- / 150 PS-Motor (EcoFuel).

1.4 TSI mit 90 kW / 122 PS: Der 1.4 TSI mit optionaler BlueMotion Technology ist der sparsamste Benziner. Er leistet 90 kW / 122 PS (bei 5.000 U/min) und verbraucht in der BlueMotion-Version lediglich 5,9 l/100 km (respektive 138 g/km). Zwischen 1.500 und 4.000 U/min entwickelt der via Turbo aufgeladene TSI sein maximales Drehmoment von 200 Newtonmetern. Der Vierzylinder erlaubt eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h (Variant: 202 km/h). Den klassischen 0-100-km/h-Sprint legt die Passat-Limousine in 10,3 Sekunden zurück (Variant: 10,6 Sekunden). Optional gibt es diese Motorversion mit 7-Gang-DSG.

1.8 TSI mit 118 kW / 160 PS: Der 1.8 TSI entwickelt ab 5.000 U/min seine maximale Leistung von 118 kW / 160 PS. Bei diesem Vierzylinder reduzierte die Entwicklungsmannschaft den Durchschnittsverbrauch im Vergleich zum Vorgänger von 7,4 auf 6,9 l/100 km; der so erzielte CO₂-Wert beträgt 160 g/km. Der via Turbo aufgeladene Vierzylinder ist ausgesprochen drehmomentstark (maximal 250 Newtonmeter zwischen 1.500 und 4.200 U/min). Die Limousine erreicht mit diesem Motor nach 8,5 Sekunden 100 km/h (Variant: 8,7 Sekunden); die Höchstgeschwindigkeit

beträgt 220 km/h (Variant: 218 km/h). Optional kann der TSI mit einem 7-Gang-DSG kombiniert werden.

2.0 TSI mit 155 kW / 210 PS: Signifikant hoch ist die Verbrauchsreduzierung beim nun 155 kW / 210 PS (zuvor 200 PS) starken 2.0 TSI; für diesen Turbomotor ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 7,2 l/100 (Variant ebenfalls 7,2 l/100 km) und damit 0,6 Liter weniger als beim Vorgänger. Der CO₂-Wert reduzierte sich analog von 183 auf 169 g/km. Der große TSI, erstmals im Golf GTI vorgestellt, entwickelt seine Höchstleistung ab 5.300 U/min. Das maximale Drehmoment von 280 Newtonmetern liegt zwischen 1.700 U/min und 5.000 U/min an. Der Passat 2.0 TSI ist 238 km/h schnell (Variant: 235 km/h). Den Sprint auf 100 km/h absolviert die Limousine in 7,6 Sekunden (Variant: 7,7 Sekunden). Als Sonderausstattung steht hier ein 6-Gang-DSG zur Verfügung.

V6 4MOTION mit 220 kW / 300 PS: Deutlich niedriger fällt mit 9,3 l/100 km auch der Durchschnittsverbrauch der Topversion aus, dem Passat V6 mit 300 PS und Allradantrieb 4MOTION (Limousine zuvor 9,8 Liter). Der neue CO₂-Wert beträgt 215 g/km (Variant: 215 g/km). Die Höchstleistung von 220 kW / 300 PS entwickelt der Sechszylinder bei 6.600 U/min, sein maximales Drehmoment von 350 Newtonmetern bei 2.400 U/min. Der Sechszylinder beschleunigt die Limousine in 5,5 Sekunden auf 100 km/h (Variant: 5,7 Sekunden). Die Höchstgeschwindigkeit wird bei beiden Karosserieversionen elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Serienmäßig übernimmt die Schaltarbeit ein 6-Gang-DSG.

1.4 TSI EcoFuel mit 110 kW / 150 PS: Eines der saubersten Modelle der Mittelklasse ist der Passat EcoFuel; mit der neuen Version wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,6 m³/100 km Erdgas ermittelt (Variant: 6,7 m³/100 km); das entspricht einer CO₂-Emission von nur 117 g/km (Variant:

119 g/km) und einer Verbrauchsreduzierung von 0,4 m³. Dank doppelter Aufladung via Turbo und Kompressor (Twincharger) gilt der Passat EcoFuel als eines der sportlichsten Erdgasfahrzeuge weltweit. Die Limousine ist 214 km/h schnell und beschleunigt in 9,8 Sekunden auf 100 km/h; die entsprechenden Werte für den Variant betragen 212 km/h und 9,9 Sekunden.

TDI und BlueTDI / Dieseldirekteinspritzer – vier aufgeladene Common-Rail-Vierzylinder

Als Turbodiesel kommen vier Motoren in drei Leistungsstufen zum Einsatz; die Vierzylinder leisten 77 kW / 105 PS (1.6 TDI), 103 kW / 140 PS (2.0 TDI und 2.0 BlueTDI) und 125 kW / 170 PS (2.0 TDI).

1.6 TDI mit 77 kW / 105 PS: Sparsamste Version des neuen Passat ist der 1.6 TDI BlueMotion mit 77 kW / 105 PS (ab 4.400 U/min) und 250 Newtonmetern Drehmoment (ab 1.500 U/min). Bereits im Vorgänger sorgte dieser Motor für sagenhaft niedrige Verbrauchswerte. Aufgrund des aerodynamisch perfektionierten Designs, weiterem innermotorischen Feinschliff und Technologien wie dem Start-Stopp-System und der Rekuperation sinkt der Verbrauch im Fall des neuen Passat BlueMotion (Limousine) um 0,2 Liter auf nun auf 4,2 l/100 km; das entspricht einem CO₂-Wert von 109 g/km (Variant: 4,4 l/100 km und 114 g/km). Der Passat 1.6 TDI BlueMotion ist 195 km/h schnell und beschleunigt in 12,2 Sekunden auf 100 km/h. Die entsprechenden Werte für den Passat Variant: 193 km/h und 12,5 Sekunden.

2.0 TDI mit 103 kW / 140 PS: Reduziert wurde auch der Verbrauch des ab 4.200 U/min 103 kW / 140 PS starken Passat 2.0 TDI mit BlueMotion Technology; 4,6 Liter (analog 119 g/km CO₂) entsprechen hier fast dem 105-PS-BlueMotion-Modell des Vorgängers. Der ab 1.750 U/min 320

Newtonmeter starke 2.0 TDI BlueMotion Technology erreicht nach 9,8 Sekunden 100 km/h und ist 213 km/h schnell. Für den Variant ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von ebenfalls 4,6 Litern bei einem CO₂-Wert von 120 g/km. Der Kombi beschleunigt in 10,0 Sekunden auf 100 km/h und erreichte eine V/max von 210 km/h. Optional: ein 6-Gang-DSG.

2.0 TDI mit 125 kW / 170 PS: Der Durchschnittsverbrauch des mit 125 kW / 170 PS stärksten Passat TDI beträgt als Limousine 4,6 l/100 km (analog 120 g/km CO₂) und damit 0,9 Liter weniger als beim Vorgänger. Der 170 PS starke Passat Variant TDI verbraucht 4,7 l/100 km (123 g/km). Auch dieser TDI arbeitet mit einer Common-Rail-Einspritzung. Die Höchstleistung liegt bei 4.200 U/min an. Zwischen 1.750 und 2.500 U/min entwickelt der Motor sein maximales Drehmoment von 350 Newtonmetern – ausreichend Leistung und Kraft, um den Passat in 8,6 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen (Variant: 8,8 Sekunden). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 227 km/h (Variant: 224 km/h). Wie die 140-PS-Version, kann auch der stärkste TDI mit 6-Gang-DSG geordert werden.

2.0 BlueTDI mit 103 kW / 140 PS: Im Passat 2.0 BlueTDI kommt einer der saubersten Turbodiesel der Welt zum Einsatz. Der 103 kW / 140 PS (zuvor 143 PS) starke Motor wird im Passat bereits den Grenzwerten der Abgasnorm Euro 6 gerecht, die erst im Jahre 2014 greift. Zur weiteren Reduzierung der Stickoxyde ist dieser Passat serienmäßig mit einem SCR-Katalysator ausgestattet. Der Verbrauch des Passat 2.0 BlueTDI konnte in der neuen Generation um weitere 0,6 Liter auf nunmehr nur noch 4,7 l/100 km (analog 122 g/km CO₂) gesenkt werden. Diese Werte gelten sowohl für die Limousine als auch den Variant.

Seine maximale Leistung entwickelt der 1.968 cm³ großer Vierventil-Vierzylinder bei 4.200 U/min. Bereits ab 1.750 U/min stehen 320

Newtonmeter maximales Drehmoment zur Verfügung. Mit diesen Eckwerten beschleunigt der Turbomotor den Passat in nur 9,9 Sekunden auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 213 km/h. (Variant: 10,0 Sekunden und 210 km/h). Volkswagen bietet auch den Passat BlueTDI optional ebenfalls mit einem 6-Gang-DSG an.

SCR-Katalysator: Der SCR-Kat des Passat BlueTDI wandelt in Verbindung mit dem Additiv AdBlue die Stickoxide (NOx) im Abgas selektiv zu Stickstoff und Wasser um. Zusätzlich sind jedoch auch weiterhin ein Oxidationskatalysator und der Dieselpartikelfilter am Bord, um das gesamte Spektrum der Emissionen zu reduzieren. AdBlue wird in einem Zusatztank mitgeführt. Eingespritzt wird AdBlue über ein Modul hinter dem Dieselpartikelfilter und Oxidationskatalysator. Die Dosierung richtet sich nach dem Abgasmassenstrom. Das Motormanagement, via NOx-Sensor informiert, sorgt für die genaue Regelung.

Von einem Gitter fein zerstäubt, wandelt sich der Harnstoff im heißen Abgas vor dem SCR-Katalysator um. Im SCR-Kat reagiert dieser mit den Stickoxiden und spaltet sie in Stickstoff und Wasser auf. AdBlue ist ungiftig, geruchlos und biologisch abbaubar; der Verbrauch beträgt im Mittel etwa 0,1 Liter pro 100 Kilometer.

6- und 7-Gang-DSG – effiziente Doppelkupplungsgetriebe

Bis auf den TDI mit 77 kW / 105 PS sind alle Motoren des neuen Passat mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DSG) kombinierbar. Je nach Motordrehmoment sind es 6-Gang- oder 7-Gang-DSG. Beide DSG-Versionen kennzeichnet höchste Wirtschaftlichkeit und eine Schaltdynamik, die in dieser Form zuvor nie erreicht wurde. Neben der Zahl der Vorwärtsgänge differenzieren sich die DSG technisch unter anderem über die Art der Kupplungen. Während im 7-Gang-DSG zwei trockene

Kupplungen zum Einsatz kommen, läuft die Doppelkupplung des 6-Gang-DSG nass in einem Ölbad. Für beide Getriebe gilt: Selbst routinierteste Fahrer erreichen nicht annähernd eine Schaltgeschwindigkeit wie die DSG-Versionen. Mehr als jede andere Automatik besitzen die Doppelkupplungsgetriebe zudem das Potential, den Verbrauch und damit die Emissionen zu senken. Gegenüber einer Automatik mit Wandlerüberbrückungskupplung sind es je nach Motor bis zu zwanzig Prozent.

Beide DSG-Varianten sind derweil einsatzspezifische Spezialisten. Während das 6-Gang-DSG dank seiner Drehmomentauslegung insbesondere in Verbindung mit drehmomentstarken Motoren brilliert (bis 350 Newtonmeter), empfiehlt sich das 7-Gang-DSG speziell für die Kombination mit kleineren Motoren (bis 250 Newtonmeter).

Höchst komfortabel: Fahrwerk des Passat definiert Status quo im Segment

- **McPherson-Vorderachse baut auffallend leicht**
- **Vierlenker-Hinterachse aufwendig von Karosserie entkoppelt**

Das Fahrverhalten und die Komfoteigenschaften des Passat definieren ein eigenes Niveau. Die via Hilfsrahmen akustisch von der Karosserie entkoppelte Vierlenkerhinterachse, die mit Alukomponenten konzipierte McPherson-Vorderachse und die elektromechanische Servolenkung sorgen dabei für höchsten Komfort und optimierte aktive Sicherheit. Optional kann auch der neue Passat mit der adaptiven Fahrwerksregelung DCC und dem Allradantrieb 4MOTION bestellt werden (*beide Features siehe Kapitel Technologie-Innovationen*). Optional steht zudem ein um 15 Millimeter abgesenktes Sportfahrwerk zur Verfügung.

Perfektioniert wird die Fahrwerkstechnologie durch das serienmäßige ESP sowie eine Gespannstabilisierung. Über die bekannten ESP-Funktionen hinaus, trägt das System bei Gespannfahrten dazu bei, das gefürchtete Schlingern des Anhängers frühzeitig zu erkennen und mittels gezieltem Bremsen- und Motoreingriff abzubauen.

McPherson-Vorderachse

Die Vorderachse des Passat basiert auf dem McPherson-Prinzip mit unten liegenden Dreiecksquerlenkern und radführenden Federbeinen. Diese Achse ist extrem leicht und bietet damit zahlreiche Vorteile. Allein im Bereich des besonders steifen und crashoptimierten Hilfsrahmens der

Achse werden hier gegenüber einer herkömmlichen Stahlblechkonstruktion 4,5 Kilogramm Gewicht eingespart. Ebenfalls besonders leicht sind die aus geschmiedetem Aluminium gefertigten Querlenker. Hier beträgt der Gewichtsvorteil gegenüber Stahlblech insgesamt 4,2 Kilogramm.

Besonders wertvoll sind Leichtbaumaßnahmen in Zusammenhang mit ungefederten Massen. Deshalb werden neben den Querlenkern auch die Schwenklager aus Aluminium hergestellt. Hier summiert sich der Gewichtsvorteil gegenüber Stahlblech auf 3,2 Kilogramm. Die verschiedenen Leichtbaumaßnahmen zusammen ergeben im Bereich der Vorderachse einen Gewichtsvorteil von 13,3 Kilogramm. Folgen: mehr Komfort, mehr Dynamik und weniger Verbrauch.

Vierlenker-Hinterachse: Die Vierlenker-Hinterachse des Passat ist ebenfalls sehr leicht und bietet ein Höchstmaß an Fahrkomfort und Fahrstabilität. Durch die spezielle Anordnung der Lenker können Längs- und Querdynamik getrennt voneinander abgestimmt werden. Die Trennung der Funktionen gewährleistet einerseits eine optimale Dynamik und Fahrsicherheit und andererseits einen sehr überzeugenden Abrollkomfort.

Die Vierlenkerhinterachse besteht aus einem entkoppelten Hilfsrahmen, an dem der Radträger über Federlenker, Spurstange und Querlenker oben in Querrichtung verbunden ist. Die Radführung in Längsrichtung übernimmt der Längslenker. An der Hinterachse kommen darüber hinaus gewichtsoptimierte Rohrstabilisatoren zum Einsatz. Entscheidend für den sehr guten Komfort des Passat ist die Tatsache, dass die Hinterachse über den Hilfsrahmen von der Karosserie entkoppelt ist. Diese Entkoppelung erfolgt über vier Gummi-Metall-Lager. Die Gummi-Mischung der Lager ist so gewählt, dass sie den besonderen Anforderungen an die Dynamik während des Fahrbetriebs in idealer Weise gerecht wird. Folge: Die

Isolierung des Hilfsrahmens hebt die Akustik sowie den Fahr- und Abrollkomfort auf Oberklasse-Niveau.

Die sechs ersten Generationen des Passat: Bestseller ist seit 1973 auf dem Markt

- **Passat der ersten sechs Generationen weltweit 15 Millionen mal verkauft**
- **Der Passat gilt als Spiegelbild des automobilen Fortschritts – seit 37 Jahren**

Der Ur-Passat, die Nummer eins, entworfen von Giugiaro, kam vor 37 Jahren im Juli 1973 auf den Markt. Und damit begann eine der großen automobilen Erfolgsgeschichten. Schon im ersten vollen Verkaufsjahr – 1974 – entschieden sich 133.000 Käufer für den Passat. Bereits im Dezember 1976 durchbrach der neue Bestseller die Schallgrenze von einer Million verkaufter Fahrzeuge. Und so ging es weiter; bis heute wurden weltweit mehr als 15 Millionen Passat zugelassen. Rein statistisch bedeutet es, dass seit gut 37 Jahren ohne Unterbrechung Tag für Tag 1.106 Passat und Passat Variant ausgeliefert werden. Alle 1,3 Minuten ein verkauftes Auto. Das sind 33.632 Passat im Monat und mehr als 400.000 pro Jahr. Ein Bestseller par excellence – der nach dem Golf und Käfer meistverkaufte Volkswagen aller Zeiten.

Generation I – 1973 bis 1980 : Rückblende. Juli 1973: Volkswagen bringt den Nachfolger der Modelle 1600 und 411 in den Handel. Eine moderne Schräghecklimousine mit Frontantrieb und vorn längs eingebautem Reihenmotor. Wassergekühlt! Schluss mit luftig. Sensationell. Denn bis dahin dominiert – mit Ausnahme des K70 – der luftgekühlte Boxermotor im Heck die Volkswagen Geschichte. Sicher, den Käfer gibt es noch. Und wie

es ihn gibt. Aber dieser Passat mit seinem überlegenen Antriebs- und Karosseriekonzept ist die Zukunft. Fest steht: das Produkt ist gut. Unter der Motorhaube sorgen Benzinern mit bis zu 63 kW / 85 PS für agilen Vortrieb. Dass aber dort vorn Generationen später TDI-Motoren arbeiten, die deutlich unter fünf Liter Kraftstoff auf 100 Kilometern verbrauchen; dass es in der Zukunft via Kompressor und Turbolader dynamisierte EcoFuel-Erdgasmotoren im Passat gibt; dass künftige Doppelkupplungsgetriebe (DSG) schneller und besser als jeder Fahrer schalten, all das steht, wenn überhaupt, vor 37 Jahren höchstens in den Sternen.

Vieles andere auch. Als der erste Passat die Montagehallen im Werk Emden verlässt, lenkt Willy Brandt gerade als Bundeskanzler die Geschicke Deutschlands, schließen Hillary Rodham und ihr Freund Bill Clinton ihr Jurastudium an der Yale University ab, rettet Roger Moore in *Live and let die* als James Bond die Welt, singt Heino vom *Edelweiß*, bringt Pink Floyd *The Dark Side of the Moon* heraus, zeigt IBM die erste Festplatte und stellt damit die Weichen für das Computerzeitalter.

Der erste Passat ist ein gewichtsoptimiertes Auto mit zwei oder vier Türen und Platz für fünf Personen. Motorseitig besteht die Wahl zwischen drei Benzinern in zwei Hubraumklassen. Bereits im Februar 1974 übernimmt die ganz großen Transportaufgaben der neue Passat Variant. Dank seiner lang gestreckten Silhouette und Variabilität avanciert er ebenfalls sofort zum Bestseller.

Als die Bee Gees 1977 mit *Stayin' Alive* in *Saturday Night Fever* die Disco-Welle auch nach Deutschland überschwappen lassen, stellt Volkswagen mit einem klassischen Facelift den stilistisch und aerodynamisch optimierten Passat der immer noch ersten Generation vor.

Kunststoffverkleidete Stoßfänger kennzeichnen die Baureihe fortan von außen; innen verbessert sich die Ergonomie vieler Bauteile.

Im März 1978 folgt der bereits im Golf erfolgreiche 1,5-Liter-Dieselmotor (37 kW / 50 PS) für den Passat. 7,5 Liter Durchschnittsverbrauch und bei zurückhaltender Fahrweise noch viel weniger deklarieren eine neue Welt der sparsamen Automobile. Im April 1980 durchheilt der Passat in Sachen Stückzahlen die Zweimillionen-Grenze. Als im Spätherbst der Nachfolger eingeführt wird, hat sich der Passat mit 2,6 Millionen Exemplaren bereits seinen Platz in der Automobilgeschichte gesichert.

Generation II – 1980 bis 1988: Die zweite Generation des Mittelklasse-Modells debütiert im November 1980. Diana Ross tourt in diesen Tagen mit *Upside Down* durch die Welt; David Bowie macht sich mit *Ashes To Ashes* unsterblich; Ronald Reagan wird der mächtigste Mann der Welt. Ob einer von ihnen damals Passat fuhr, ist nicht überliefert. Aber der ist eine Neukonstruktion, größer, edler und erwachsener. Der Passat hat sich jetzt zudem vom Audi 80 gelöst und folgt eigenständigen Wegen. Natürlich hält Volkswagen auch in der zweiten Generation des Passat an der erfolgreichen Fließhecklimousine fest, präsentiert diesmal aber zeitgleich den neuen Variant. Beide Versionen überzeugen technisch unter anderem mit einer neuen, innovativen Verbundlenkerhinterachse. Die Motoren sind nach wie vor quer eingebaut.

Als besonders wirtschaftliches Aggregat arbeitet unter der Motorhaube ein neuer 1,6-Liter-Diesel mit 40 kW / 54 PS; im August 1982 steigt die Leistung der Selbstzünder mit dem ersten Turbodiesel im Passat auf 51 kW / 70 PS. Sofort zur Markteinführung ist der Passat derweil erstmals mit einem Fünfzylinder-Benziner lieferbar (85 kW / 115 PS). Im selben Jahr bringt Volkswagen eine klassische Passat Limousine mit vier Türen und

konventionellem Kofferraum auf den Markt: den Santana. Parallel fließen immer mehr Hightech-Komponenten in das Programm ein. Beispiel: der ab 1984 lieferbare Allradantrieb im Passat Variant GT syncro.

1985 folgt ein umfassendes Facelift. Im selben Jahr liefert Volkswagen die ersten Passat mit geregelter Katalysator (66 kW / 90 PS) und den dreimillionsten Passat überhaupt aus. Als Topversion geht der 200 km/h schnelle Passat mit 2,2-Liter-Fünfsylindermotor (100 kW / 136 PS) an den Start. Im März 1987 durchbricht die Baureihe die Viermillionen-Grenze.

Generation III – 1988 bis 1993: 1988 bahnt sich das Ende des kalten Krieges an. Michail Gorbatschow eilt nach New York und gibt das Signal aus, dass jeder sozialistische Staat sein gesellschaftliches System frei wählen könne. Im selben Frühjahr schickt Volkswagen die dritte Generation des Passat und Passat Variant in den Handel. Sie zeigt neue Qualitäten, ist deutlich größer geworden, brilliert mit einer völlig neuen Designlinie, besitzt einen wesentlich längeren Radstand und nun quer eingebaute Motoren. Wieder präsentiert Volkswagen zeitgleich den Variant. Beide Karosserieversionen kennzeichnet eine ausgesprochen perfekte Aerodynamik.

Keine zwei Jahre später überqueren die ersten Trabis, Wartburg, Skoda und Lada die offene deutsche Grenze von Ost nach West; tausende Volkswagen sind in der Gegenrichtung unterwegs. Im Sommer nach der Wende knackt der Passat die Produktionsgrenze von fünf Millionen Einheiten. Ein weiteres Highlight: der im Frühsommer 1991 eingeführte VR6. Aus 2,8 Litern Hubraum entwickelt der kompakte Sechszylinder agile 128 kW / 174 PS; die Höchstgeschwindigkeit der Passat VR6 Limousine liegt bei 224 km/h, der Variant erreicht 218 km/h.

Generation IV – 1993 bis 1996: Bill Clinton ist seit einem halben US-Präsident der USA und Helmut Kohl im elften Jahr Bundeskanzler, als Volkswagen im Hochsommer 1993 nach mehr als 1,6 Millionen gebauten Exemplaren der dritten Generation einen neuen Passat vorstellt. Genau 20 Jahren nach der Einführung sind zu diesem Zeitpunkt bereits 6,2 Millionen Exemplare produziert.

Im Herbst 1993 werden die ersten Passat der vierten Generation ausgeliefert. Auffälligstes optisches Merkmal: die nun nicht mehr nahezu geschlossene Frontpartie, sondern ein Kühlergrill klassischer Bauart. Wie beim Vorgänger, sind die Motoren quer eingebaut. In nur drei Jahren werden vom nochmals in vielen Bereichen optimierten Passat und Passat Variant dieser Generation nahezu 700.000 Einheiten verkauft. Die passive und aktive Sicherheit optimieren serienmäßig Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Gurtstraffer und das Antiblockiersystem (ABS).

Eine technische Revolution stellt 1993 ein Motor mit dem Kürzel TDI dar. Der Turbodiesel-Direkteinspritzer leistet 66 kW / 90 PS und ermöglicht Geschwindigkeiten von bis zu 178 km/h; der Durchschnittsverbrauch beträgt lediglich 5,3 Liter (Variant 5,4 Liter). Im Februar 1996 wird das TDI-Programm um einen 1,9-Liter-Vierzylinder mit 81 kW / 110 PS ergänzt.

Generation V, Serie I – 1996 bis 2000: Deutschland wird am 30. Juni 1996 nach dem legendären Golden Goal durch Oliver Bierhoff im Londoner Wembley-Stadion zum neuen Fußball-Europameister. Zwei Monate später, im August, stellt Volkswagen den Passat der fünften Generation mit längs eingebauten Motoren vor. Qualität, Sicherheit und Komfort erreichen nun ein Niveau, mit dem die Grenzen zur nächst höheren Fahrzeugklasse in vielen Bereichen außer Kraft gesetzt werden. Die neu designte Karosserie ist vollverzinkt und extrem verwindungssteif. Zwei von vielen technischen

Highlights: das Fahrwerk mit einer neuen Vierlenker-Vorderachse sowie serienmäßige Seitenairbags. Ab September 1999 gehört in Deutschland das ESP für alle Passat-Modelle zum Serienstandard.

Generation V, Serie II – 2000 bis 2004: Deutschland feiert das neue Jahrtausend im Sommer 2000 mit der Weltausstellung Expo in Hannover. Im Oktober präsentiert Volkswagen eine umfangreich überarbeitete fünfte Generation. Die Modifikationen sind derart weitreichend, dass die Bezeichnung Facelift nicht mehr den Kern der Sache trifft. Die zweite Serie der fünften Generation weist optisch und technisch in die Zukunft. Die neu gestaltete Frontpartie mit ihrem Chrom-Kühlergrill sowie die neue Heckpartie mit den markanten Rückleuchten unterstreichen dabei die Höherpositionierung der Baureihe. Mit neuen Bestmarken in Sachen Qualität lässt der Passat viele Wettbewerber alt aussehen. Neben den serienmäßigen Front- und Seitenairbags sind nun optional seitliche Kopfairbags verfügbar.

Eine exklusive Sonderstellung genießen die 202 kW / 275 PS starken, allradgetriebenen V8-Modelle. Im Bereich der Volumenmotorisierung folgt im Dezember 2001 ein neuer 2,0-Liter-Vierzylinder mit 96 kW / 130 PS. 2003 debütiert im März darüber hinaus ein neuer V6 TDI mit 132 kW / 180 PS, automatisch gekoppelt an den Allradantrieb 4MOTION. Und bereits zwei Monate danach wird das TDI-Programm um einen weiteren V6-TDI für den Frontantrieb erweitert. Er leistet 120 kW / 163 PS und erfüllt ebenso wie der handgeschaltete 180-PS-V6 die strenge EU-4-Abgasnorm.

Am 13. Mai 2003 indes wird im Volkswagen Werk Emden der zwölfmillionste Passat produziert. Im Herbst 2003 folgt eine weitere Innovation im Motorenbereich: Der Passat 2.0 TDI (100 kW / 136 PS) mit Rußpartikelfilter. 2004 feiert Volkswagen die Produktion des 13millionsten

Passat. Ende des Jahres fahren die letzten Exemplare dieser Generation von den Montagebändern. Sie machen Platz für die neue, sechste Generation. Ihre Geschichte beginnt mit der Weltpremiere am 15. Februar 2005 in Hamburg.

Generation VI – 2005 bis 2010: Der sechste Passat ist ein Automobil, das ebenso stilvoll wie zweckmäßig, ebenso komfortabel wie durchdacht ist. Denn nicht nur die übergeordneten Features – die nun wieder quer eingebauten Motoren, das Fahrwerk, die Karosserie – sind neu konfiguriert. Parallel sind es vielmehr clever konzipierte Funktionselemente, die das bewegte Leben besser machen. Dafür gibt es zahlreiche Beispiele: etwa die sportlich-komfortablen Langstrecken-Sitze, das schlüssige Start- und Schließsystem, die elektronische Parkbremse, eine automatische Abstandsregelung oder die zugfreie Climatronic.

Sein prägnantes Design zeigt stilvolle Linien, eine hohe Eigenständigkeit und ein damals neues Markengesicht mit einem in Chrom gehaltenen Wappen-Kühlergrill. Zwischen 75 kW / 102 PS und 220 kW / 300 PS im 2007 vorgestellten Passat R36 leisten die Benziner. Die Turbodiesel entwickeln zwischen 77 kW / 105 PS und 125 kW / 170 PS. Erstmals sind optional DSG-Schaltboxen an Bord; natürlich gibt es zudem erneut den 4MOTION-Antrieb im Programm.

Welches Potential der Konzern, die Marke und die Baureihe aufweisen, zeigen immer wieder neue Motoren mit niedrigsten Verbrauchswerten. Im Frühjahr 2007 etwa, stellt Volkswagen den ersten Passat BlueMotion vor, der nur noch 5,1 l/100 km verbraucht (analog 136 g/km CO₂). 2009 folgt die zweite Version des Passat BlueMotion, der sich mit nur 4,4 Litern (114 g/km CO₂) begnügt. Nahezu parallel debütiert der erste Passat BlueTDI, der dank SCR-Katalysator derart wenig Stickoxide entwickelt, dass der

Wagen als einer der ersten weltweit bereits den Grenzwerten der im Jahr 2014 greifenden Euro-6-Abgasnorm gerecht wird. Das ist der Stoff, aus dem die automobilen Zukunft geschneidert wird. Und die wird spannend und noch nachhaltiger, wie der siebte Passat.... Aber das ist ein neues Kapitel. Ebenso wie das des Passat CC, der seit 2008 als viertüriges Coupé insbesondere in Europa und den USA völlig neue Käuferschichten erschließt. Die Chancen stehen also verdammt gut, dass der Passat in den nächsten Jahren – wie zuvor der Käfer und Golf – als eines von wenigen Autos auf der Welt die Stückzahlgrenze von 20 Millionen Fahrzeugen hinter sich lassen wird.