

Die besten Autos 2000: Leser wählen und gewinnen

auto motor und sport

öS 45,- sfr 6,- hfl 7,25 bfr 138,-
lfr 126,- FF 25,- Lit 8400,-
Pts 700,-/725,- Esc 830,- (Cont.)
Dr 1500,- Ft 985,- Fmk 30,- SIT 940,-

Heft 24 17. November 1999 DM 6,00 E1418 D



4 390141 806002 24

**Neuer
Porsche
Turbo**
mit Technik-
Ausklapper



Neu BMW Dreier Cabrio

VW Beetle Cabrio
Ford Focus Cabrio

Dauertest
VW Passat Variant

Im Test
• Lancia Lybra
• Toyota Celica



Sportcoupés im Vergleich

Mercedes CL 600
Ferrari 456 M GTA
Jaguar XKR



Essen Motor Show
Großes
Tuning-Extra

WOB und Tadel

Über 100 000 Kilometer, die in 23 Monaten absolviert wurden, hinterließ der **VW Passat Variant 1.8 T** einen sehr zwiespältigen Eindruck. Zahlreiche gravierende Qualitätsmängel trübten das Bild eines ansonsten guten Kombis.

Der frische Wind, den der Wechsel von der dritten zur vierten Passat-Generation im Herbst 1996 (Limousine) und im Sommer 1997 (Variant) brachte, wirbelte die Modell-Hierarchie im VW-Konzern ganz schön durcheinander.

Denn mit der stilistisch wie technisch verfeinerten und durch eine bessere Qualitätsanmutung im Innenraum aufgewerteten Baureihe blies VW zur Attacke auf das Schwestermotiv Audi A4. Mit dem teilt sich der neue Passat – wie schon in den frühen siebziger Jahren das Urmodell und der Audi 80 – wieder die Plattform.

Im Vergleich zum Audi A4 aber ist der Passat das modernere, geräumigere und um bis zu 5000 Mark preisgünstigere Auto. Er macht, speziell in der von 60 Prozent aller Passat-Käufer bevorzugten Variant-Ausführung, auch dem höher positionierten Audi A6 Avant Konkurrenz. Hier beträgt der Preisvorteil sogar rund 9000 Mark.

Kein Wunder, dass seit der Neuauflage schon mehr als eine Million Passat abgesetzt werden konnten. Allein der Preiswürdigkeit wegen wurden sie allerdings sicher nicht gekauft.

Denn mag das Preisniveau im Vergleich zu Audi oder gar Mercedes noch moderat sein, so wurde für Volkswagen-Verhältnisse der Bogen fast schon überspannt (siehe auch



Mehr als ein Dutzend Mal tourte der Dauertest-Passat durch Frankreich – hier Benodet in der Bretagne



Einsatz als Zugwagen: Mehr Durchzugskraft wäre wünschenswert



Gut gefedert, aber nicht so komfortabel wie französische Konkurrenten



Kaum ein anderer Kombi macht auf kurvenreichen Strecken mehr Vergnügen

Anstieg der Preise auch die Ansprüche der Kunden wachsen. Und die werden – so das Leser-Echo – nur unzureichend erfüllt.

Auch der Dauertestwagen, ein Variant Highline 1.8 Turbo mit 150 PS und inklusive Extras (siehe Kosten Seite 52) im November 1997 exakt 60 360 Mark teuer (heutiger Preis 61 830 Mark), blieb über 100 000 Kilometer weit hinter den Erwartungen zurück.

Bei neun außerplanmäßigen Werkstattbesuchen (siehe Störungen Seite 50) und mehr als 8500 Mark Reparaturkosten, die nur deshalb nicht voll zu Buche schlugen, weil sie während der Garantiezeit anfielen oder auf Kulanz erledigt wurden, drängt sich einmal mehr der Verdacht auf, dass die mit dem Erscheinen des neuen Passat eingeleitete Qualitätsoffensive von VW eine Mogelpackung ist (siehe auch Qualitätsreport in Heft 12/99).

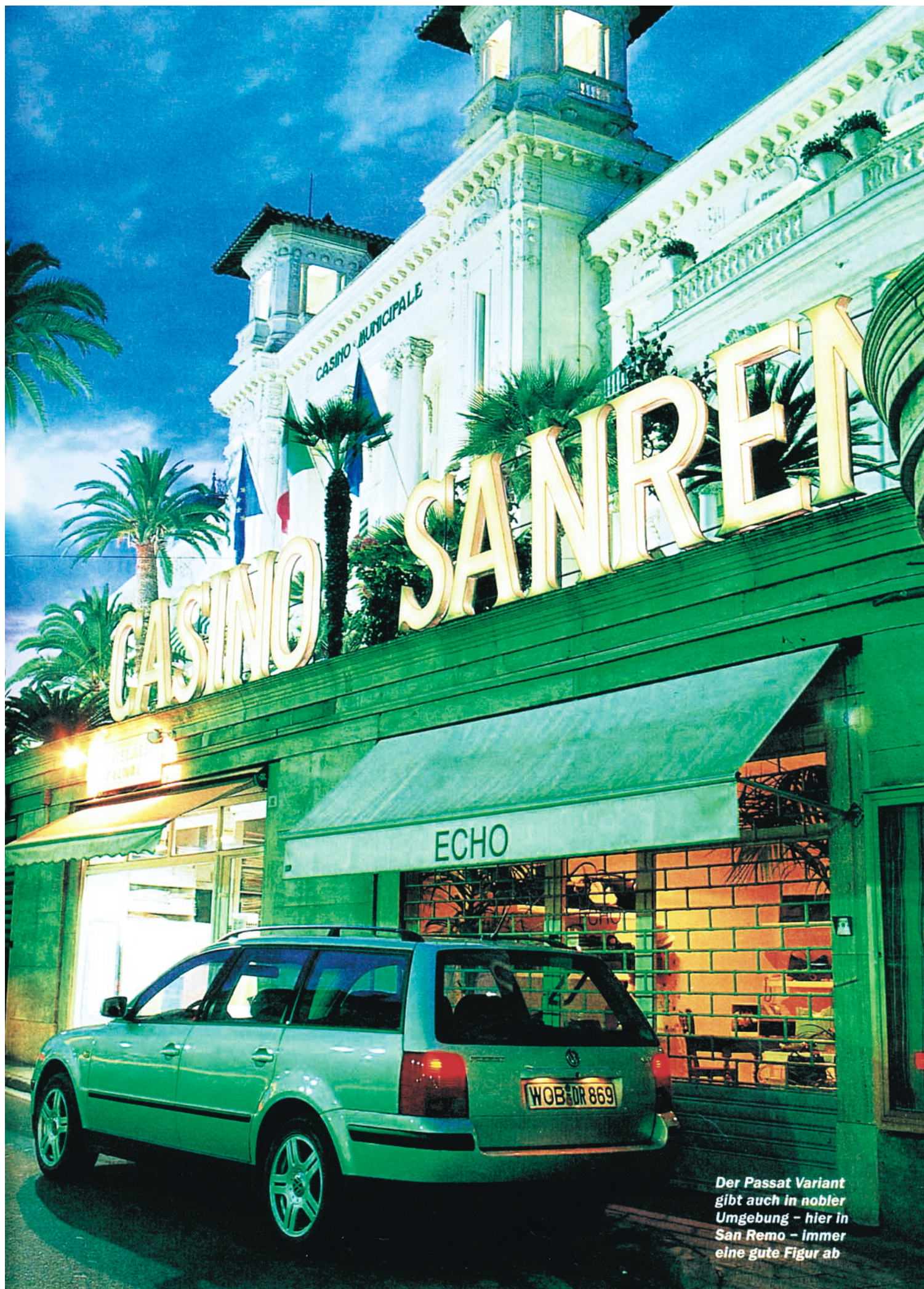
So blendet der Passat zunächst mit Showroom-Qualität: Enge Spaltmaße, Scheinwerfer im Klarglas-Look, hochwertig aufbereitete Kunststoff-Oberflächen im Cockpit und bei Nacht bläulich schillernde Instrumente wirken verlockend in einer Autowelt, die sonst mit Nüchternheit glänzt. Doch der schöne Schein verblasst meist schon nach wenigen Wochen.

Beim Dauertestwagen hielt der Friede genau 11 118 Kilometer. Von da an gab es Mängel am laufenden Band. Gleich mehrfach versagte die hydraulisch betätigte Kupplung ihren Dienst, worauf der Geberzylinder zwei Mal getauscht werden musste. Zwischendurch stand noch eine Entlüftung des Systems an.

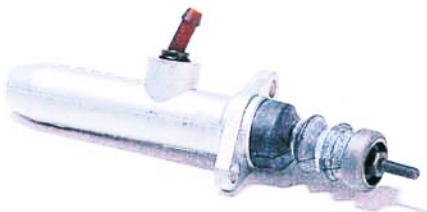
Zu diesen Kupplungsdefekten gesellten sich diverse Mängel an der Bremsanlage (Quietschgeräusche, defekter ABS-Drehzahlgeber, verzöger-

Leserbriefe Seite 56/57). Von knapp 40 000 (1.6-Liter-Benziner) bis weit über 60 000 Mark (V6 TDI 4motion) reicht das Preisgefüge beim Variant – die zahlreichen teuren Extras nicht mitgerechnet.

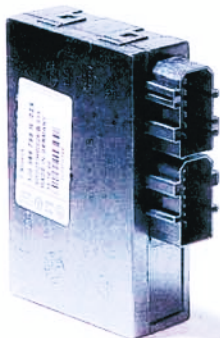
Der deutsche Passat-Käufer gibt durchschnittlich 46 800 Mark bei der Neuanschaffung aus – ganz klar, dass mit dem



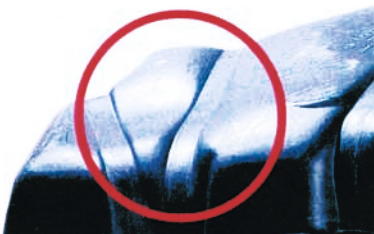
*Der Passat Variant
gibt auch in nobler
Umgebung – hier in
San Remo – immer
eine gute Figur ab*



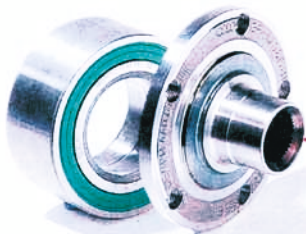
Der **KUPPLUNGSGEBERZYLINDER** musste nach 76 000 Kilometern erneuert werden, zuvor war er schon einmal getauscht und das Hydrauliksystem entlüftet worden



Das **STEUERGERÄT DER ZENTRALVERRIEGLUNG** musste gewechselt werden, weil es die Starterbatterie entladen hatte



Die Delle im **TANK** kam nicht durch Fremdeinwirkung zu Stande. Der Tank verformte sich wegen einer defekten Tankentlüftung durch den Unterdruck der Benzinpumpe



Die **RADLAGER** vorn mussten samt Nabe getauscht werden – kaum ein Auto aus dem VW-Konzern ohne Radlagerschäden

Mit Hänger im Schlepp Anfahr- schwäche in den Bergen

Störungen		Reparaturen
km		Kosten*
11 118	Kupplungspedal bleibt zeitweise hängen Störgeräusch bei Radiobetrieb	
13 972	Bremsen quietschen	
14 175	Kupplungsgeberzylinder erneuert Bremsbeläge vorn gereinigt, Rückseite gefettet Antennenkabel erneuert	(376,13) (118,78) (282,94)
15 043	ABS-Warnlampe leuchtet	
15 229	Drehzahlfühler vorn links erneuert	(255,40)
18 137	Kupplungspedal bleibt wieder hängen	
19 019	Kupplungssystem entlüftet	(36,25)
29 056	Wischerblätter schmieren	
30 162	Wischerblätter erneuert	65,77
49 600	Fernentriegelung reagiert sehr träge	
49 622	Frontscheibe beschlägt und wird nur sehr langsam frei	
50 100	Pollenfilter erneuert	57,42
59 304	Bremsbeläge hinten erneuert Handsender Fernentriegelung erneuert (davon Kulanz)	191,98 111,54 (45,57)
61 109	Zigarettenanzünder ohne Funktion	
61 200	Sicherung Zigarettenanzünder erneuert	—12
67 050	Heckscheibe bei Autobahnfahrt geplatzt	
67 181	Heckscheibe erneuert	(621,12)
68 553	Kupplungspedal bleibt erneut hängen Frischluftdüse defekt Getriebschaltung schwergängig	
69 877	Zigarettenanzünder defekt	
76 251	Kupplungsgeberzylinder erneuert Frischluftdüse ausgetauscht Schaltgestänge und Schalthebellager instand gesetzt Bremsbeläge vorn erneuert (Service-Aktion) Zigarettenanzünder erneuert Faltenbalg an Antriebswelle ersetzt	(463,30) (124,76) (558,71) (316,10) (82,60) 230,32
79 279	Starterbatterie leer/defekt	
81 232	Starterbatterie ausgetauscht	(159,22)
81 465	Fensterheber Fahrertür macht Geräusche	
84 740	Starterbatterie zeitweise stark entladen	
86 265	Steuergerät Zentralverriegelung erneuert (zu hoher Entladestrom) (davon Kulanzanteil Hersteller)	871,46 (525,89)
87 052	Knackgeräusch an Vorderachse	
88 170	Wischerblätter schmieren	
89 170	Teile der Achsaufhängung vorne erneuert Fensterheber Fahrertür erneuert Wischerblätter getauscht	(1607,11) (583,02) 66,87
91 880	Kunststofftank durch Unterdruck deformiert, stark verringertes Fassungsvermögen	
93 901	Kraftstofftank erneuert	(907,47)
98 843	Radlager vorn machen Geräusche	
99 107	Beide Radlager vorn erneuert	489,35
104 375	Kunststofftank erneut leicht deformiert, Fahr- ertür öffnet zeitweise nicht	
107 011	Kraftstofftank repariert Türschloss Fahrerseite erneuert	(289,49) 308,46



= außerplanmäßige Werkstattaufenthalte; * in Mark; alle Preise in Klammern sind Garantie- oder Kulanzarbeiten



„Das 1,8-Liter-Triebwerk ist ein typischer Turbo – es braucht hohe Drehzahlen und viel Kraftstoff“

Gert Hack über den Motor

tes Ansprechen unter Tausalzeinfluss). Getriebeprobleme (Schaltgestänge und Schalthebellager), Elektrikdefekte (Fensterheber, Starterbatterie, Fernentriegelung, Antennenkabel), Fahrwerksreklamationen (Teile der Vorderradaufhängung, eine eingerissene Achsmanschette, und die vorderen Radlager mussten erneuert werden) sowie Schwierigkeiten mit der Belüftung des Innenraums durch einen sich viel zu schnell zusetzenden Pollenfilter und defekte Frischluftdüsen.

Eine Störung mit Knalleffekt war das Platzen der Heckscheibe auf der Autobahn. Der Grund: Thermospannung wegen eines zu nah an der Heckwischerwelle platzierten Scheibenheizungsdrahts. Bis zur Änderung des Drahtverlaufs in der Serie sahen sich Tausende von Passat-Fahrern mit bröselnden Heckscheiben konfrontiert.

Viele Besitzer wissen auch von verzogenen Tank-Schraubverschlüssen zu berichten. >



Leistete gute Dienste: Navigationsystem mit kleinem Display





Der Variant bietet innen mehr Platz als viele größere Autos

Beim Dauertestwagen deformierte sich gleich zweimal der komplette Tank. Auf Grund von Entlüftungsproblemen ließ der durch die Benzinpumpe verursachte Unterdruck das Kunststoffteil so zusammenschrumpfen, dass statt 62 nur noch 45 Liter hineinpassten.

Trotz der langen Störungsliste, die den Passat Variant im auto motor und sport-Mängelindex (Seite 57) weit hinter Konkurrenzmodelle wie Audi A4, Mercedes C-Klasse und Opel Vectra zurückfallen lässt, wartete der Dauerläufer nur mit einem Bruchteil des gängigen Passat-Mängelrepertoires auf.

Interne VW-Servicemitteilungen enthüllen, dass das wahre Ausmaß der Ausfallerscheinungen noch viel größer ist. Hier ein kleiner Auszug:

○ Sonneneinstrahlung auf der Schalttafel kann Wegfahrsperraktivieren.

○ Zu stramm verlegte Bowdenzüge machen das Öffnen der Türen von innen wie außen unmöglich.

○ Nach dem Abschalten der Innenleuchte kann es 70 Minuten später zu Fehlfunktionen der Alarmanlage kommen.

○ Turboladerschäden mit Liegenbleiben wegen loser Befestigungsmutter vom Verdichterrad beim 1.8 T-Motor.

○ Liegenbleiber beim 1.8 T-Motor wegen Kühlmittel im Zündkerzenschacht (Kerzenbohrung durch Gussfehler in

Preise und Unterhaltskosten

Neupreis und Schätzpreis¹⁾

Testwagenpreis am 7. 11. 1997 ²⁾	60 360,-
Testwagenpreis am 29. 10. 1999 ²⁾	61 830,-
Schätzpreis nach 100 000 km ³⁾	33 450,-

Festkosten pro Jahr

Kraftfahrzeugsteuer	180,00
Haftpflicht-Versicherung ⁴⁾	1547,00
Teilkasko-Versicherung ⁵⁾	854,00
Vollkasko-Versicherung ⁶⁾	2486,00

Betriebskosten über 100 000 km

Kraftstoff	10 887,6 Liter	18 508,92
Ölnachfüllmenge	0,5 Liter	15,00
Ölwechselmenge	24,5 Liter	735,00
Wartung (ohne Öl)		1485,08
Reparaturen		1821,76
Reifenkosten anteilig		1611,63
Gesamtkosten	DM 24 177,34	(24,1 Pf/km)
Gesamtkosten abzüglich Kraftstoff, Öl und Reifen	DM 3307,39	(3,3 Pf/km)

¹⁾ alle Preise in Mark;
²⁾ einschließlich Metallic-Lackierung, Climatronic, Leichtmetallräder, Telefonvorbereitung, Radio Gamma, Navigationssystem, Technikpaket, Winterpaket, Anhängervorrichtung abnehmbar, drei Kopfstützen im Fond, Cassettenablage, Geschwindigkeitsregelanlage, Nebelscheinwerfer, Scheinwerferreinigungsanlage; ³⁾ Händlerverkaufswert; Typklasse 17, Regionalklasse R6 (100-Prozent-Premie); Typklasse 33, Regionalklasse R6 (ohne Selbstbeteiligung); Typklasse 18, Regionalklasse R6 (mit 300 Mark Selbstbeteiligung)

der Zylinderkopf-Fertigung undicht).

○ Leistungsmangel wegen loser Druckdose des Turboladers

beim gleichen Motortyp.

○ Servolenkgetriebe an vier Stellen undicht.

Unverständlich, dass eine Marke wie VW, die mit dem 18-Zylinder für Bugatti und dem V10-TDI für den Concept D technische Kompetenz darzustellen versucht, stets daran scheitert, Fehler vor Serienanlauf abzustellen. Was die Kunden dennoch bei der Stange hält und sogar noch von der

Wartung und Reifen

km		Kosten
14 175	Motorölservice	203,75
30 162	Inspektion mit Ölwechsel, Pollenfilterwechsel und Material	382,50
43 360	Ein Satz Winterreifen (Nokian Hakkapeliitta NRW 205/60 R 15 H) Montage und Wuchten	760,96
45 938	Motorölservice	106,70
59 304	Inspektion mit Ölwechsel, Luft- und Pollenfilterwechsel, neue Zündkerzen und Material	194,59
73 005	Inspektion mit Ölwechsel, Luft- und Pollenfilterwechsel, neue Zündkerzen und Material	549,96
76 251	Ein Satz Sommerreifen (Vredestein Sporttrac Giugiaro 205/55 R 16 91V) Montage und Wuchten	1132,16
88 200	Motorölservice	106,70
88 200	Ein Satz Sommerreifen (Dunlop SP Sport 9000 205/55 ZR 16) Montage und Wuchten	162,26
89 170	Inspektion mit Ölwechsel, Pollenfilterwechsel und Material	1320,08
104 193	Inspektion mit Ölwechsel, Pollenfilterwechsel und Material	106,70
	Motorölservice, Bremsflüssigkeit gewechselt	406,19
		307,10



„Die Leder-Alcantara-Sitze sind zwar sehr straff, erwiesen sich aber als strapazierfähig“

Thomas Fischer über den Innenraum



Breitreifen sind in der Highline-Version serienmäßig, aber die Alufelgen müssen auch hier extra bezahlt werden

Konkurrenz zu VW überlaufen lässt, ist die Konzeption der Autos. Der Passat Variant erweist sich speziell in der 1.8 T-Highline-Ausführung als Universalgenie — eine Kreuzung zwischen Kombi und Sportwagen.

Für Passagiere und Gepäck hält er mehr Platz bereit als viele größere Autos, die Bedienung ist bis auf die bei VW im-



Sogar die Ausstattung des Laderaums hat Verwöhnaroma

mer noch fehlende Radiofernbedienung weitgehend funktional und die Ausstattung bis auf die nicht lieferbare Niveauregulierung praxisgerecht. Die straff gepolsterten Sportsitze vermitteln viel Seitenhalt und eine hohe Langstrecken-Tauglichkeit – selbst 1300 Kilometer an einem Stück nimmt der Rücken nicht krumm. Die Federung ist angenehm straff, nur der Abrollkomfort mit den serienmäßigen 205/55-16-Reifen dürfte geschmeidiger sein.

Der Fahrfröude tut das keinen Abbruch. Der 150 PS starke 1,8-Liter-Turbomotor beschleunigt den knapp 1,4 Tonnen schweren Kombi in 9,8 Sekunden von null auf 100 km/h und scheinbar mühelos auf über 200 km/h. Verblüffend auch die Handlichkeit, die der Variant selbst voll beladen an den Tag legt. Die Lenkung ist allerdings so direkt ausgelegt, dass sie fast schon ein wenig nervös wirkt und bei Längsrillen auf der Autobahn keinen sauberen Geradeauslauf erlaubt.

Auch der Motor hat Schattenseiten. Die dunkelste ist sein turbotypisch verzögertes Ansprechen im unteren Drehzahlbereich, lästig sein Brummen bei hohen Drehzahlen und unzeitgemäß seine ungezügelten Trinksitten bei Ausnutzung der Leistungsreserven (14 Liter/100 km). Kein Wunder, dass ihn nur fünf Prozent aller Passat-Käufer wählen.

Qualitativ ist auch dieser Volkswagen kein Fels in der Brandung

Technische Daten und Messwerte

Erstzulassung	7. 11. 1997
Fahrgestellnummer	WVWZZ3BZWE169095
km-Stand bei Übernahme	8427
km-Stand bei Abschluß	108 545
gefahrte km	100 214
Hubraum cm ³	1781
Leistung kW (PS) bei 1/min	110 (150) bei 5700
Leergewicht/zul. Gesamtgewicht kg	1395/1870

Fahrleistungen

Beschleunigung in Sekunden	Dauertest Anfang/Ende
0 – 80 km/h	6,6/6,6
0 – 100 km/h	9,8/9,7
0 – 120 km/h	13,7/13,7
0 – 140 km/h	18,3/18,7
0 – 180 km/h	35,8/38,1
Elastizität	
60 – 100 km/h im IV. Gang	9,4/9,9
80 – 120 km/h im V. Gang	13,1/13,5
Höchstgeschwindigkeit	220/218

Verbrauch

(ECE-Norm)	in Liter/100 km
Stadt	10,9
über Land	6,5
gesamt	8,1

Verbrauchswerte im Test

minimal	8,4
maximal	14,1
Testverbrauch	10,9
Kraftstoffsorte	Superbenzin

Modellpflege Passat Variant 1.8 T

Juni 97	Markteinführung Passat Variant
Sept. 97	2,3-Liter-VR5-Motor mit 150 PS
Okt. 97	Erweitertes Motorenangebot in Verbindung mit Syncro-Antrieben (1,8-Liter/125 PS; 2,3-Liter-VR5/150 PS; 2,8-Liter-V6/193 PS; 1,9-Liter-TDI/110 PS)
März 98	Vorbereitung Isofix-Kindersitzbefestigung, weiße Seitenblinkleuchten, Winterpaket bei Highline-Ausstattung serienmäßig, bei V6 Syncro zwei Klappschlüssel mit Funkfernbedienung serienmäßig, ESP optional bei Topmodell
Okt. 98	1,9-Liter-TDI-Motor Pumpe-Düse mit 115 PS
Januar 99	2,5-Liter-V6-TDI-Motor mit 150 PS und Fünfgang-Tiptronic
März 99	Neue Extras: Kopfairbag (765 Mark), Xenon-Scheinwerfer bei V6 TDI (1605 Mark), Euro 4-Norm bei 1,8-Liter-5V-Turbomotor, V6-TDI mit Fünfgang-Tiptronic auch als Syncro lieferbar
April 99	Modellbezeichnungen von Syncro in 4Motion und VR5 in V5 umbenannt, ESP bei allen Modellen optional (1600 Mark), Radio-Navigationssystem mit monochromem Display (3210 Mark)
Sept. 99	ESP serienmäßig
Okt. 99	Sechsgang-Schaltgetriebe bei V6 TDI



„Der Laderaum ist groß und gut nutzbar – wünschenswert wäre aber eine Niveauregulierung“

Otto Rupp über die Zuladefähigkeit

50 Prozent entscheiden sich für einen TDI, weitere 40 Prozent für den Basis-Benziner mit 1,6 Liter Hubraum und 100 PS.

Um den Verbrauch von 10,9 L/100 km richtig zu bewerten, lohnt ein Blick auf den leistungsgleichen Mercedes E 230, der trotz Automatik nur 9,9 L/100 km verbrauchte. Selbst der sechszylindrige BMW 523i war über 100 000 Kilometer sparsamer (10,5 L/100 km).

Mit Öl, Bremsbelägen und Reifen ging der Dauertest-Passat hingegen ökonomisch um. Die Traktion auf schneegeglatter Fahrbahn war übrigens trotz Frontantrieb, Winterreifen und elektronischer Differenzialsperre (EDS) nicht überwältigend.

Kein Wintermärchen auch die Sitzheizung, die zwar fünf Dosierungsstufen aufweist, aber viel zu langsam anspricht. Reaktionsschnell hingegen das Navigationssystem mit fixer





An sonnigen Tagen schätzt man die Vorteile der 2715 Mark teuren Climatronic

Routenberechnung, verlässlicher Zielführung und verständlicher Bedienung.

Auf den ersten Blick stand der silberne Dauertestwagen nach 23 Monaten noch gut da. Der Lack wirkte fast noch neuwertig, die mit Leder und Alcantara bezogenen Sitze waren bis auf ein paar Kratzer kaum verschlissen. Nur die Armaturentafel sah auf der Beifahrerseite ein wenig fleckig aus.

Mehr als ein Schönheitsfehler waren die Karosseriegeräusche, die zum Testende hin zunahmen. Anfangs klapperten nur die wackelnden Vordersitze, zuletzt wiesen auch Geräusche von den Türen und der Heckklappe auf mangelnde Passgenauigkeit hin.

Klares Fazit also: Ein tolles Auto, das auf Dauer nicht hält, was der schöne Schein verspricht. Zuverlässigkeit und Langlebigkeit sind eben wichtiger als stilistisches Blendwerk. Wenn sich Qualität in Oberflächlichkeiten wie Spaltmaßen erschöpft, läuft bei VW etwas aus den Fugen. *Thomas Fischer*

Abgastest

Der VW Passat wurde nach der bis 1998 gültigen D3-Norm typgeprüft. Von der heutigen D3 unterscheidet sie sich durch etwas strengere Limits und einen weniger anspruchsvollen Fahrzyklus: Vor der eigentlichen Messung liegen wie bei der EU2-Norm 40 Sekunden Leerlauf, in denen sich der Katalysator schon etwas erwärmen kann. Die Anforderungen sind jedoch schärfer als bei der noch bis Ende 1999 geltenden

EU2-Norm. Die obligatorische Abgasmessung am Ende des Dauertests auf dem Rollenprüfstand des TÜV Automotive GmbH (Unternehmensgruppe TÜV Süddeutschland) in Böblingen ergab die folgenden Werte (Grenzwerte in Klammern): **Kohlenmonoxid (CO): 1,47 (1,50) Gramm pro Kilometer, Stickoxide (NO_x) 0,48 (0,14) Gramm pro Kilometer und Kohlenwasserstoffe (HC): 0,16 (0,17) Gramm pro Kilometer.**

VW Passat: Stärken und Schwächen im Dauertest

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● gutes Raumangebot für Passagiere und Gepäck ● geringer Reifen- und Bremsenverschleiß ● sehr gute Fahrleistungen ● pflegeleichte und strapazierfähige Inneneinrichtung ● Sitze mit sehr guter Seitenführung ● sehr gute Handlichkeit | <ul style="list-style-type: none"> ● hoher Benzinverbrauch ● hohe Defektanfälligkeit ● Klappergeräusche von Karosserie und Innenausstattung ● eingeschränkter Abrollkomfort |
|--|---|



Von der Verarbeitung bin ich angenehm überrascht und glaube, dass VW hier gegenüber dem Vorgänger ein Quantensprung gelungen ist. Natürlich gibt es auch Punkte, die verbesserungswürdig sind: die Durchzugsschwäche des Motors bei niedrigen Drehzahlen und der hohe Benzinverbrauch. Außerdem ist VW mit dem Passat in Preisbereiche vorgestoßen, in denen die Kaufentscheidung aus rationalen Gesichtspunkten nicht mehr nachvollziehbar ist.

Gerd Hollstein,
35096 Weimar-Wenkbach

Nach Lieferung meines Passat Variant 1.8 T begann eine nicht enden wollende Serie außerplanmäßiger Werkstattbesuche. Nach 1000 Kilometern festgelaufener elektrischer Fensterheber – die Elektronik registriert fälschlicherweise einen Einbruch und legt das Auto lahm. Nach 1500 Kilometern fordert die Serviceanzeige zum erst bei 15 000 Kilometern fälligen Ölwechsel auf. Nach 2700 Kilometern löst sich das Fahrersitzpolster auf. Bei 20 800 Austausch der Servolenkung wegen Undichtigkeit, bei 22 100 Tausch des rechten vorderen Achsschenkels. Trotz dieser Probleme bleibt mir die Freude an dem sportlichen Triebwerk, dem nahezu perfekten Fahrwerk und dem vorbildlichen Raumangebot.

Daniel Drücke,
44795 Bochum

Ich habe meinen Passat 1.8 T Trendline am 18. Dezember 1997 entgegengenommen. Hier, was bis Kilometerstand 26 000 vorgefallen ist: Handschuhfachbeleuchtung defekt, Cupholder defekt, Blinker-Ausfall, Klappergeräusche hinten, Kupplung trennt nicht mehr, Defekt der Alarmanlage und Zentralverriegelung, ABS-Sensor defekt, Ventildeckel undicht, Turboladerschaden, Lambda-Sonde, Tankdeckel und Funkfernbedienung defekt, hintere Türe nicht mehr zu öffnen,

„Für über 50 000 Mark darf man mehr erwarten“

Fahrersitzgestell gebrochen, Rückrufaktion wegen Spurstange. Für 50 000 Mark erwarte ich mehr Qualität.

Martin Reule,
71384 Weinstadt

Hier die Mängelliste unseres 36 000 Kilometer alten Passat Variant 1.8 T: Wasser in beiden Scheinwerfern, hintere Türen lassen sich nicht mehr öffnen, Fehlfunktion der Alarmanlage, Zug für Motorhaubenentriegelung gerissen, Armlehne knackt nach unten weg, Vordersitze und Querlenker knarren, Tankdeckel verzogen, Aschenbecher und Cupholder nicht mehr zu schließen, Heckklappen-Innenverkleidung lose, Climatronic defekt, schlecht verzögernde Bremsen bei Streusalzeinfluss, Armaturenbrett knarrt. Bei einem Neupreis von 57 000 Mark ist eine solche Mängelliste nicht zu akzeptieren, der Verbrauch von durchschnittlich 10,6 L/

100 km nicht mehr zeitgemäß. Da für unseren Firmenfuhrpark 1998 fünf Passat Variant angeschafft wurden und bei allen Mängel in der oben beschriebenen Art auftraten, werden die folgenden Neuanschaffungen bestimmt nicht mehr das VW-Emblem tragen.

Guido Tölke,
31655 Stadthagen

Nach 200 000 Kilometern mit einem Audi 100 2.3 E Avant (136 PS) erwarb ich im Juli 1998 einen Passat Variant 1.8 T Trendline. Schon nach der ersten längeren Fahrt wurde mir klar, dass der alte Audi dem neuen Passat in fast allen Disziplinen – insbesondere Fahrleistungen, Elastizität, Innengeräusch, Verbrauch – überlegen war. Die so hoch gelobte VW-Qualität ist bei meinem Wagen nicht zu entdecken, Hubraum auch durch 20 Ventile und Turbolader nicht zu ersetzen und die 1.8

T-Maschine für das Ziehen eines Wohnwagens ungeeignet.

Johannes Fauth,
F-33230 St. Médard-de-Guizières

Nach 8500 Kilometern sind schon folgende Mängel aufgetreten: Zündschlüssel lässt sich nicht mehr drehen – Motor kann nicht gestartet werden, Heckklappe ist nur mit hohem Kraftaufwand zu schließen, die Tankanzeige ungenau, der Tank zu klein.

Hans-Peter Hinz,
25980 Westerland

Die Karosserie ist geräumig und praktisch. Enttäuscht bin ich von der Tiptronic. Der Drehmomentwandler ist zu weich ausgelegt – so wird flottes Anfahren verhindert. Hinzu kommt bei Kickdown ein verzögertes Herunterschalten.

Uwe Bendler,
04448 Wiederitzsch

Statt nach langer Lieferzeit ein Auto zu erhalten, das dem

Premium-Anspruch von VW Ehre macht, ist der gelieferte Passat Variant eine Katastrophe. Die vielen Ausrutscher in Konstruktion, Materialwahl und Fertigung passen nicht in die Zeit. Mir vergeht die Lust an diesem Montagsauto und an VW-Produkten überhaupt.

Volker Oster,
55481 Kirchberg

Nachdem ich mit dem Vorgänger 70 000 Kilometer zurückgelegt habe, fahre ich seit Februar 1998 das neue Modell. Im direkten Vergleich ist der Neue eine Klasse besser – vor allem in puncto Fahrkomfort und Verarbeitung. Ärgerlich ist das geringe Tankvolumen (62 Liter). Bisher bin ich 25 000 Kilometer gefahren und hatte bis auf einen abgerutschten Schlauch am Ladeluftkühler (Befestigungsschelle nicht richtig verschraubt, Liegenbleiber) keine Probleme.

Achim Drees,
63110 Rodgau

Der Passat schneidet wie schon der Sharan viel schlechter ab als die Konkurrenz

Modell	auto motor sport Mängelindex ¹⁾	Außerplanmäßige Werkstattbesuche/Ausfälle	cm ³ /PS	Testverbrauch L/100 km	Kilometerkosten in Pf ²⁾	Testwagen-Neupreis DM	Wertverlust in Prozent	Veröffentlichung in Heft
1. Audi A4 1.8	2	0/0	1781/125	10,0	20,0/2,0	43 910,-	42,15	12/97
2. Mercedes E 230 Autom.	7	4/0	2295/150	9,9	20,5/2,5	81 656,-	43,23	10/98
3. Mercedes C 180	11	3/0	1799/122	9,7	19,0/2,2	53 774,-	46,44	7/96
4. Opel Vectra 1.8 CD	11,5	2/0	1799/122	9,1	18,6/2,7	45 970,-	51,27	24/97
5. Peugeot 406 1.8 Break	15	2/1	1761/110	9,6	18,5/2,8	42 305,-	47,28	7/99
6. Volvo V40 2.0/16V	17	2/0	1948/136	9,8	21,0/3,1	52 690,-	44,01	17/98
7. Mazda 626 GLE	20,5	5/0	1991/115	10,1	22,0/5,8	39 050,-	57,49	24/94
8. Audi 80 TDI Avant	24,5	7/1	1896/90	7,0	12,7/3,9	55 850,-	52,82	21/94
9. VW Sharan 2.0 GL	25	6/0	1984/115	10,8	22,0/2,3	52 590,-	42,38	18/98
10. VW Passat Variant 1.8 T	25,5	9/0	1781/150	10,9	23,8/3,0	60 360,-	44,58	24/99
11. Ford Mondeo Turnier 1.8	32	6/0	1796/115	10,1	19,8/3,7	43 050,-	49,71	24/95
12. Saab 900 S 2.3i	57	12/0	2290/150	10,6	18,2/2,2	55 305,-	55,61	17/95

¹⁾ Der Mängelindex bewertet die Anzahl der Schäden im Bereich Motor, Getriebe, Bremsen und Fahrwerk mit 1,5 Punkten. Elektrik, Auspuffanlage und Karosserie bekamen einen Punkt. Zehn Punkte wurde bei einem Totalausfall mit Liegenbleiben vergeben; ²⁾ mit/ohne Kraftstoff-, Öl- und Reifenkosten



Zugnummer in der Mittelklasse, aber nicht in der teuren 1.8 T-Version

Im Mängelindex schneidet der Passat Variant noch schlechter ab als der kurz zuvor getestete Sharan – erstaunlich, denn der technisch weitgehend baugleiche Audi A4 war im Dauertest ein Muster an Solidität und Zuverlässigkeit. Obwohl die meisten Reparaturen per Garantie oder Kulanz abgerechnet wurden und sich die Inspektionspreise auf ver-

gleichsweise günstigem Niveau bewegen, liegen die Kilometerkosten hoch. Daran ist nicht zuletzt der hohe Benzinverbrauch schuld. Beim Wertverlust schlägt sich negativ nieder, dass speziell die teure Turbo-Version in Highline-Ausführung gebraucht weniger gefragt ist. Variant-Interessenten suchen vorzugsweise nach einem Modell mit TDI-Motor.

auto motor sport Umfrage

Für künftige Dauertestberichte ist auto motor und sport an Lesererfahrungen zu folgenden Autos interessiert:

- Alfa Romeo 156 1.8 TS
- Alfa Romeo 166 2.4 JTD
- Audi A6 2.5 TDI V6
- BMW 320 d
- Daewoo Matiz SE
- Ford Focus 2.0i Turnier
- Ford Ka
- Honda Accord 1.8i
- Mazda 626 Kombi
- Mercedes A 170 CDI
- Mercedes V 220 CDI
- Opel Astra Caravan 1.6 16 V
- Peugeot 206 1.4
- Porsche Boxster S
- Saab 9-5 Kombi 2.3
- Seat Arosa SDI
- Skoda Octavia TDI
- Subaru Forester 2.0
- Subaru Legacy Kombi 2.5
- Toyota Avensis Wagon 1.8
- VW Golf 2.0

Schicken Sie Ihren Bericht per Post, Fax oder E-Mail an auto motor und sport, 70162 Stuttgart, zu Händen von Herrn Lucyk, Stichwort: Dauertest-Umfrage. Fax 0711/182-1918; E-Mail (bitte mit Angabe der Postadresse): tfischer@motor-presse-stuttgart.de