

# Inhalt

## Einleitung

Ein Ratgeber stellt sich vor .....	6
Lernen Sie Ihr Auto kennen .....	8
Rechte und Pflichten .....	10
In der Werkstatt .....	12

## Ausrüstung

Investition in die Zukunft .....	14
Grundausrüstung .....	16
Nützliches Zubehör .....	18
Richtig schrauben .....	20

## Der Passat

Modellvorstellung Limousine .....	24
Modellvorstellung Variant .....	26
Sicherheitsmerkmale .....	28
Die Plattformstrategie .....	32
Der BlueMotion .....	32
Der R36 .....	32
Modellhistorie .....	36

## Werterhalt

Wagenpflege .....	42
Hilfsmittel .....	44
Vorbehandlung .....	44
Nachbehandlung kritischer Stellen .....	46
Polieren und Konservieren .....	47
Pflege des Innenraums .....	48
Kleiner Schmierdienst .....	50
Wischerblätter .....	51
Waschdüsen prüfen und einstellen .....	53
Komplett-Aufbereitung .....	54
Beulen und Kratzer .....	55

## Unterwegs

Fit im Sommer .....	56
Wartung der Klimaanlage .....	59
Funktionsweise der Klimaanlage .....	61
Besser machen .....	62
Checkliste vor und nach jeder großen Fahrt .....	63
Fit durch den Winter .....	64
Winterausrüstung .....	65
Die richtigen Winterreifen für den Passat .....	67
Dichtungsgummis und Türschlösser .....	69

Frostschutz prüfen .....	70
Scheibenwischer und Waschdüsen prüfen .....	71
Besser machen .....	72
Checkliste Winter .....	73

## Kleine Pannen

Womit Sie immer rechnen müssen .....	75
Fahrzeug richtig aufbocken .....	76
Fahrzeug abschleppen .....	77
Überhitzung durch Wasserverlust .....	78
Wenn der Schlüssel streikt - Notentriegelung .....	78
Wenn der Schlüssel streikt - Batteriewechsel .....	79
Falschbetankung beim Diesel .....	80
Elektronik im Notlaufprogramm .....	80
Grundausrüstung für kleine Pannen .....	81

## Innenraum

An welchen Teilen sollte man nicht arbeiten? .....	83
Ablagen, Verkleidung und Sitzbank .....	84
Sitzgurte prüfen .....	85
Sitzbank und Sitzlehne (Variant) ausbauen .....	86
Innenraumleuchten / Leseleuchte wechseln .....	87
Pollenfilter kontrollieren / wechseln .....	88
Lichtschalter aus- / einbauen .....	89
Türverkleidung ausbauen .....	90
Lautsprecher aus- / einbauen .....	93
Verkleidungen für Heckklappe aus- / einbauen .....	94
Besser machen .....	108
Störungsbeistand .....	110

## Karosserie

Rohbau .....	101
Aufbau und Struktur .....	102
Lackierarbeiten .....	103
Arbeiten an Kunststoffteilen .....	104
Wartungsarbeiten an der Karosserie .....	105
Spiegelglas aus- / einbauen .....	106
Spiegelgehäuse aus- / einbauen .....	106
Radhausschalen aus- / einbauen .....	107
Emblem aus- / einbauen .....	108
Stoßfängerabdeckung vorne aus- / einbauen .....	108
Kühlergrill aus- / einbauen .....	109
Schutzleiste des Stoßfängers vo. aus- / einbauen .....	110
Seitenschutzleisten aus- / einbauen .....	110
Gasdruckfeder aus- / einbauen .....	111
Stoßfänger hinten aus- / einbauen .....	112
Dachreling aus- / einbauen .....	113

## Wartung

Service und Inspektion .....	114
Besonderheiten des LongLife-Services .....	116
Serviceanzeige zurückstellen .....	116
Starre Wartungsintervalle .....	117
Longlife Wartungsintervalle .....	117
Wartungsplan .....	118

## Antrieb

Wissenswertes .....	120
Die Benziner .....	123
Die TDI Diesel .....	128
Die Kraftübertragung .....	132
Nebenaggregate und Ventiltrieb .....	136
Die Motorschmierung .....	138
Die Motorkühlung .....	140
Das Motormanagement .....	142
Die Einspritzung und Zündung .....	146
Sichtprüfung am Motor und Getriebe .....	150
Motorverkleidung oben demontieren .....	151
Unterbodenschutz aus- und einbauen .....	153
Keilrippenriemen prüfen .....	154
Keilrippenriemen aus- und einbauen .....	154
Ölstandskontrolle .....	157
Ölwechsel .....	158
Kühlmittelstand und Frostschutz prüfen .....	162
Kühlsystem auf Dichtheit prüfen .....	163
Luftfilter erneuern/reinigen .....	164
Zündkerzen wechseln .....	176
Vorglühfunktion prüfen .....	169
Glühkerzen prüfen und erneuern .....	170
Dieselmotorkraftstofffilter erneuern .....	171
Getriebeölstand kontrollieren .....	173
Auspuffanlage .....	174
Besser machen .....	175
Störungsbeistand .....	176

## Fahrwerk

Wissenswertes .....	178
Die Servolenkung .....	181
ESP .....	182
Die Vorderachse des Passat .....	183
Die Hinterachse des Passat .....	184
Reifen und Felgen .....	185
Zustand der Reifen kontrollieren .....	188
Winterreifen montieren .....	189
Radlagerspiel prüfen .....	190

Zustand der Stoßdämpfer prüfen .....	191
Lenkung prüfen .....	192
Spurstangenköpfe u. Antriebsmanschetten prüfen .....	193
Lenkmanschetten erneuern .....	194
Achsgelenke kontrollieren .....	195
Federbein ausbauen (vorne) .....	196
Besser machen .....	198
Störungsbeistand .....	200

## Bremsen

Wissenswertes .....	202
Bremsanlage – Aufbau und Hauptkomponenten .....	204
Bremsanlage – Elektronische Assistenzsysteme .....	206
Bremsanlage prüfen .....	210
Bremsbeläge vorn wechseln .....	214
Bremsscheiben vorne wechseln .....	217
Besser machen .....	218
Störungsbeistand .....	220

## Elektrik

Wissenswertes .....	222
Elektrik und Elektronik .....	224
Die Batterie .....	225
Batterie prüfen .....	228
Batterie laden .....	230
Batterie ab- und anklammern .....	231
Batterie aus- / einbauen .....	232
Batterie Ladezustand prüfen .....	233
Batterie Kriechstrom messen .....	233
Sicherungen .....	234
Ladespannung des Generators prüfen .....	235
Generator aus- / einbauen .....	236
Anlasser aus / einbauen .....	237
Radio- / Navigationsgerät aus- / einbauen .....	238
CD-Wechsler aus- / einbauen .....	239
Verstärker aus- / einbauen .....	239
Infotainment erweitern .....	240
Besser machen .....	242
Störungsbeistand .....	244

<b>Technische Daten</b> .....	248
-------------------------------	-----

<b>Techniklexikon</b> .....	254
-----------------------------	-----

## Erfolg ohne Allüren

Was den Käfer zum Liebling einer Epoche machte, dem Passat ist es leider nie widerfahren: Nie hat er schwimmen können, nie ist er geflogen und nie haben sich 48 Studenten in ihn hineingequetscht. Und dennoch ist er weltweit zu Ansehen gekommen – als Inbegriff der Marke Volkswagen und der Zuverlässigkeit. Ein Musterknabe der Mittelklasse. Erfolgreich ohne Allüren – so titelte VW dann auch zum 25-jährigen Jubiläum des Passat.





Im Februar 2005 wird der neue Passat in Hamburg der Presse vorgestellt. Kurze Zeit später, am 12. März 2005, konnte die sechste Generation mit der Typbezeichnung „3C“, im Volksmund auch gern „B6“ genannt, bereits beim VW-Händler bestellt werden.

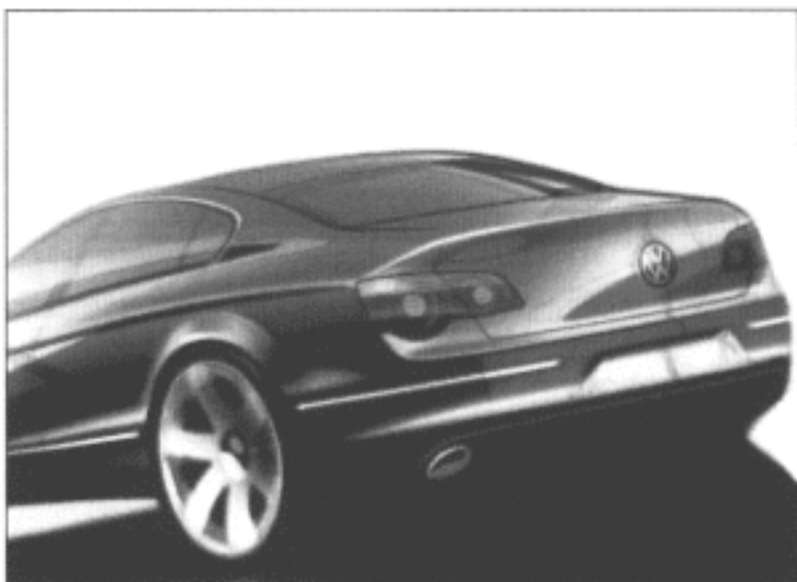
Das zum Start intern schon als überfällig bezeichnete Modell soll die Messlatte in vielen Bereichen erneut anheben. Der neu eingeführte Passat unterstreicht dabei viel stärker als seine fünf Vorgängermodelle den Premium-Anspruch.

Der Grund dafür ist einleuchtend: In der Mittelklasse misst sich der Passat mit einem hart umkämpften Wettbewerbsfeld, bei dem stärker als beispielsweise beim Golf, auch das Prestige, Image und Emotionen in die Kaufentscheidung einfließen. Das gesamte Erscheinungsbild wurde liebevoll runderneuert: Dazu zählen besonders die Haptik des Innenraums, eine glattflächige Außenhaut mit extrem geringen Spaltmaßen und das Design mit Anleihen an den hochwertigen Phaeton. Der Passat vertritt somit die Werte des VW-Konzerns wie Qualität, Innovation und Technologie, verpackt in einem modernen und ansprechenden

Design-Blechkleid. Die pfeilförmige und in Chrom eingefasste Kühlermaske unterstreicht Familienzugehörigkeit und Dynamik und ist bis tief in die Frontschürze herunter gezogen. Von den aufwendigen Frontscheinwerfern führt eine schwungvolle Lichtkante zum Heck. Dort zeigen Heckleuchten mit LED-Technik die Verwandtschaft zum edlen Phaeton auf. Stabile Bügeltürgriffe unterstreichen den selbstbewussten Auftritt und erhöhen nicht nur nebenbei den Sicherheitsfaktor.

Doch damit nicht genug: Mit einer ganzen Reihe an Innovationen legte VW bei seiner Entwicklung diesmal ein besonderes Augenmerk auf Fahrdynamik, Komfort und Fahrfreude. Nicht zu kurz kam auch die aktive und passive Sicherheit, immer noch eines der wichtigsten Kaufargumente überhaupt.

Der Passat braucht daher den Vergleich zur süddeutschen Konkurrenz nicht zu scheuen: Bei den Zulassungszahlen bewegt sich der neue Passat auf selbem Niveau wie Audi A4, BMW 3er und die Mercedes C-Klasse. Mit einem großen Anteil am Gesamtverkauf zeigt hier besonders der Variant wahre Größe.



**Designskizze:** Die Wolfsburger Designschmiede wollte ihr braves Mittelklassemodell offensichtlich mit einer kräftigen Prise Dynamik würzen. Stärker betonte Radläufe und größere Lufteinlässe gehören dabei zum Standardrepertoire



## Mehr Platz für Gepäck und Passagiere

Auch im dritten Jahrzehnt seiner Produktion hat der Passat bei seinen Ausmaßen weiter zugelegt. Bei einer Länge von 4,77 Meter (+6 cm), einer Breite von 1,82 Meter (+7 cm) und einer Höhe von 1,47 Meter (+1 cm) präsentiert sich der Wagen durchaus im klassenübergreifenden Format. Das Kofferraum-Volumen der Limousine mit 565 Litern (+90 Liter) ist in dieser Fahrzeugklasse ohne Konkurrenz.

Der äußere Zuwachs im Vergleich zum Vorgängermodell sollte natürlich einhergehen mit einem deutlichen Plus an Raumgewinn im Innenraum. Einziges Manko in diesem Zusammenhang ist hier vielleicht der verhältnismäßig kleine Radstand von 2,71 Meter, der den Passagieren in der zweiten Reihe etwas knappen Beinraum beschert. Das erklärt in Verbindung mit den äußeren Ausmaßen auch warum der Passat so ein individuelles Auftreten mit relativ langen Überhängen an Bug und Heck hat.

## Der Variant - Lademeister und Verkaufsschlager

Am 19. August 2005 erweiterte VW die Passat-Baureihe um den beliebten Kombi namens Variant. In der Außenlänge fast identisch mit der Limousine, beträgt sein maximales Stauvolumen rund 1730 Liter (VW Angabe gemäß ISO 3832) bei einer Zuladung von bis zu 630 kg. Auch wer sich nur auf das Abteil unterhalb der Laderaumabdeckung beschränkt, hat immer noch 603 Liter Stauraum zur freien Verfügung und damit mehr Platz als im Heckabteil der Limousine.

Die Designunterschiede zum Stufenheck werden erst ab der B-Säule deutlich, der Innenraum und die Cockpitgestaltung sind weitestgehend identisch. Erstmals kann die Heckklappe des Passat auch per Knopfdruck mittels elektrischen Hilfsmotoren geschlossen werden. Das dazu gleich ein ganzes Paket an Steuergeräten und Sensoren notwendig ist wird den VW-Kunden wohl weitaus weniger interessieren als die Frage, wie das Gepäck sinnvoll und sicher auf der großen Ladefläche untergebracht werden kann. Damit zählt die Zuziehhilfe wahrscheinlich eher zu den Sonderausstattungen, die weitaus weniger häufig geordert wird als zum Beispiel das variable Gepäckmanagement. Damit lassen sich Gegenstände verschiedenster Größe mit einer Teleskopstange (die auf Schienen im Laderaum verschiebbar ist) und einem daran befestigten Gurt sicher fixieren.



**Neues Markengesicht:** Der verchromte Kühlergrill ist eines der Markenzeichen des Konzerns



**Aufwendige LED-Technik:** Serienmäßig strahlen im Dunkeln und beim Bremsen nun viele Leuchtdioden



**Dynamische Seitenlinie:** Das coupeartige Dach unterstreicht zusammen mit der hohen Schulter die Sportlichkeit

## Größer, aber nicht schwerer

Um so verwunderlicher mag es sein, dass die Karosserie des Passat trotz größeren Ausmaße und einer um mehr als 50 Prozent gestiegenen Torsionssteifigkeit nicht mehr wiegt als die des Vorgängermodells. Dies wurde hauptsächlich durch innovative Materialien und Produktionstechniken realisiert. Die Karosserie ist hochwertig, dies zeigt sich nicht nur bei den mittlerweile als VW-Prädikat geltenden kleinen Karoseriespaltmaßen.

## Die inneren Werte überzeugen

Im Innenraum zeigt sich ein elegantes und frisches Styling, das mit hoher Funktionalität und ebenso hochwertigen Materialien glänzt. Im Vordergrund der Entwicklung stand eine optimale Ergonomie und Bedienung ohne die technische Weiterentwicklung zu vernachlässigen. Die Steuerung der Komponenten gibt keine Rätsel auf und selbst die High-Tech Docking-Station zum Motorstart, anstatt des herkömmlichen Zündschlosses, fügt sich nahtlos in das Ambiente ein. Auf der Hinterbank steht jedem Insassen ein Dreipunktgurt sowie eine Kopfstütze zur Verfügung. Für die kleinen Passagiere ist der Passat serienmäßig mit einer Isofix-Vorrichtung ausgestattet, an deren Halteösen zwei Kindersitze auf der Rückbank angebracht werden können.

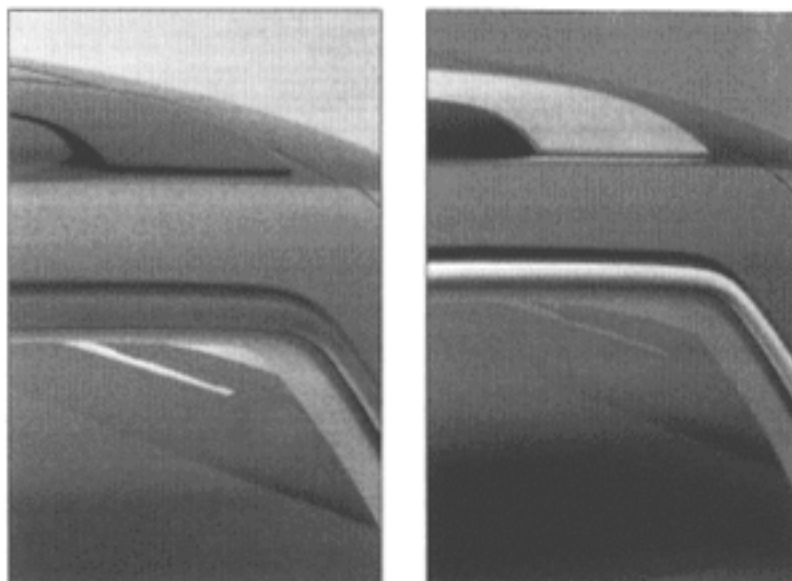
## Die Ausstattungsmerkmale

Bereits in der Grundausstattung Trendline profitiert der Passatfahrer vom reichhaltigen Programm des se-



**Bei der Fahrerprobung:** Kritische Situationen meistert der Passat dank des serienmäßig eingebauten ESP mühelos

Ausstattungspaket	Verkaufsanteile
Trendline	52,5%
Comfortline	25,8%
Sportline	10,4%
Highline	8,4%



**Ausstattung Trendline und Highline:** Die Unterschiede (hier beim Variant) zeigen sich äußerlich am Chromzierrat

rienmäßigen Ausstattungsumfangs. Da verwundert es auch nicht, dass mehr als die Hälfte aller Passatkunden diese Ausstattungsvariante für ihr Fahrzeug wählen. Zur weiteren Wahl stehen die komfortbetonte Variante Comfortline, die noch rund ein Viertel aller Käufer ordern. Daneben gibt es die Variante Sportline, sowie die Luxusausführung Highline, welche zusammen rund ein Fünftel des Passatbestands ausmachen. Wem diese Linien zu wenig Individualismus bieten, kann sich den Passat auch in der Individual-Version ordern. Edle Chromapplikation an der Außenhaut sowie ein mutigeres Farbkonzept für den Innenraum, garniert mit Nappaleder-Sportsitzen sind nur einige von vielen Optionen. Selbst ohne Sonderausstattung gelten nützliche oder innovative Annehmlichkeiten (zum Beispiel das Regenschirmfach in der Fahrertür) beim Passat als selbstverständlich.

Was auf den ersten Blick im Passat fehlt, ist der traditionelle Handbremshebel. Alle neuen Passat verfügen über eine elektromechanische Feststellbremse. Ein Knopfdruck reicht, um die Feststellbremse zu aktivieren. Auf den ersten Blick kein großer Vorteil, jedoch bietet die dazugehörige Elektromechanik in Verbindung mit weiteren Sensoren und Reglern weitere Funktionen. Zu diesen gehören eine Anfahrhilfe am Berg, eine Auto-Hold-Funktion für das Warten an der Ampel sowie ein dynamisches Notbremssystem.

**i** Die Passat-Story – Highlights seit 1973

Als Ersatz für den Heckmotor-1600 (Typ 3) konzipierte die Entwicklungsabteilung von Volkswagen Anfang der 70er Jahre das Frontantriebs-Konzept EA 272. Er trägt den Motor raumsparend in Queranordnung zwischen den Vorderrädern. Für das Design des EA 272 zeichnet der Italiener Giorgio Giugiaro verantwortlich. Die Dimensionen der Neuentwicklung orientierten sich an den Maßen des abzulösenden Typ 3: Bei gleicher Außenlänge ist der EA 272 nur ein wenig breiter und etwas niedriger. Sogar das Leergewicht geriet mit rund 920 Kilogramm nahezu identisch zu dem des 1600. Allerdings erlaubte der Quermotor üppige 2,6 Meter Radstand – 20 Zentimeter mehr als beim 1600 – und ein dementsprechend großzügigeres Raumangebot.

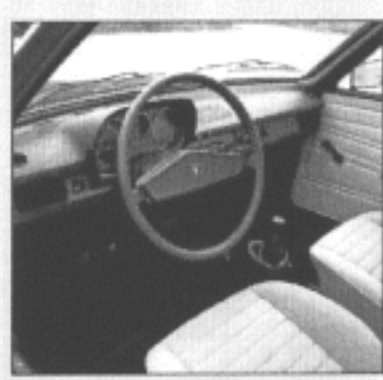
**Mai 1973** Die Geburtsstunde des Passat

Die ersten Passat vom Typ 32/33 (alternativ auch als B1 bezeichnet) wurden Ende Juli 1973 als zwei- und viertürige Schrägheck-Limousinen ausgeliefert. Das Styling hielt sich streng an die Handschrift des Entwurfs von Giugiaro, besonders prägnant waren die seitlichen Dreiecksfenster der Zweitürer, welche das Schrägheck stärker betonten.

Motorisierungen gab es von 55 bis 85 PS (1,3 Liter und 1,5 Liter Motor), die leistungsstärkeren Passat konnten mit einer Getriebeautomatik kombiniert werden. Es gab eine L-Ausstattung mit seitlichen Zierleisten, die TS-Ausstattung schmückten Gummileisten an den Stoßfängern – auch die Scheinwerferform gab Aufschluss über die Version: Runde Lampen kennzeichneten die Basis, ovale Leuchten die L und LS-Version und Doppelscheinwerfer die TS-Variante. Die Servobremser zählten noch nicht zum Serienumfang und mussten extra geordert werden. Nach dreijähriger Bauzeit gab es eine erste Auffrischung der Ausstattung: Serienmäßig Dreipunktgurte mit Aufrollautomatik sowie Kopfstützen und Teppichboden. Die L- bzw. GL-Ausstattung (nun anstatt TS) umfasste unter anderem einen verschließbaren Tankdeckel als auch einen abblendbaren Innenspiegel. Der Einstiegspreis für die Basisvariante des zweitürigen Passat mit 55-PS-Benzinmotor betrug schlanke DM 8555,-



**Prototyp EA 272:** Zugunsten einer rationellen Fertigung innerhalb des Volkswagen-Konzerns entschied sich der Vorstand letztlich für die Übernahme des Audi 80-Konzeptes: Der daraus resultierende Passat erschien 1973 mit längs angeordnetem Motor als Typ 80-Parallelmodell, dem Giugiaro ein attraktives Fließheck modelliert hatte



**LS-Version:** Die leistungsstärkere Ausführung war seitlich durch Zierleisten mit Chrom und Kunststoff gekennzeichnet



 **Die Passat-Story - Highlights seit 1973****Juni 1974** Der erste Passat Variant

Knapp ein Jahr nach der Einführung der Limousine erschien der erste Passat Variant. Dieser sicherte erstmals die Eigenständigkeit der Modellreihe, ein Audi 80 in Kombiausführung war bis dahin nicht erhältlich. Die Klientel verlangte nach einem Familienwagen, der auch zu Transportzwecken geeignet war. Seine Zuladung von 500 Kilo ist auch heute noch ein mehr als respektable Wert. Der Kombi löste seinen Vorgänger den VW Typ 412 Variant ab und war ausschließlich als Fünftürer erhältlich. Von Beginn an glänzte der Passat Variant durch Variabilität: Die Ladekante war angenehm niedrig, die hintere Sitzreihe konnte umgeklappt werden wodurch ein vollkommen ebenflächiger Laderaumboden entstand. Die Ausstattungen deckten sich mit jener der Limousine ebenso die Sonderausstattungen und Änderungen im Laufe der Produktionszeit. Der Grundpreis ab Werk betrug mit 55-PS-Benzinmotor DM 9250,- Die LS-Version mit 75-PS-Benzinmotor war für einen Aufpreis von DM 900,- erhältlich.



**Erster Passat-Variant:** Der erste Kombi vertrug eine stattliche Zuladung von 500 kg bei gerade mal 920 kg Leergewicht. Viel Arbeit für die beiden 55 bzw. 75 PS-Benziner

**August 1977** Modellpflege

Der Passat erhält eine neue Front- sowie Heckpartie mit größeren Rückleuchten. Die Stoßfänger sind massiver und fügen sich nun der Karosserieform bündig an. Dafür entfällt die kleine Klappe beim Schrägheck. Als Ausstattungsvarianten gibt es wieder die L und GL-Versionen. Auch der Innenraum wurde überarbeitet und erhielt beispielsweise Leuchtdioden als Kontrolllampen. Durch weichere Querlenkerlager und Dämpfer verbesserte sich zudem auch der Fahrkomfort.

**Juli 1978** Der Passat mit Diesel

Im Sommer 1978 erscheint ein 1,5 Liter Diesel mit 50 PS. Der sparsame Wagen erfreute sich schnell großer Beliebtheit. Im selben Jahr führte VW außerdem ein Ausstell-Schiebedach sowie in der Höhe verstellbare Vordersitze ein.



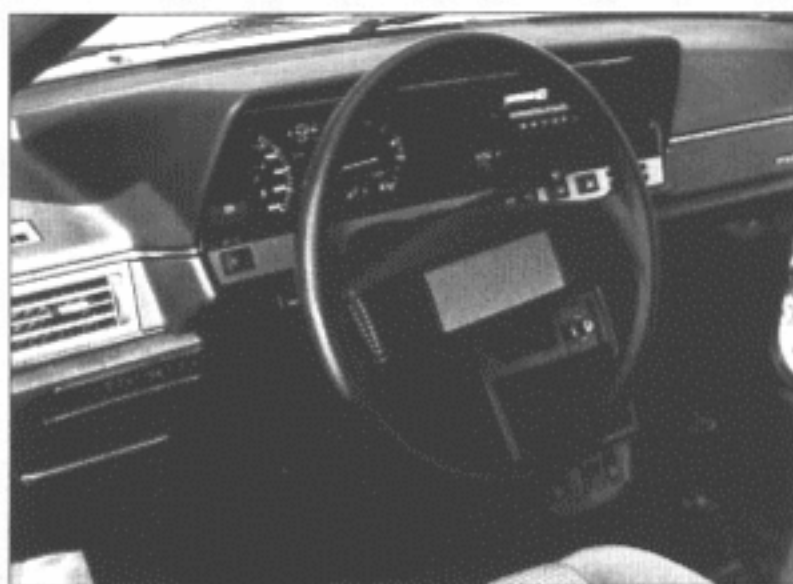


**i** Die Passat-Story - Highlights seit 1973**Oktober 1980** Der Passat 32B (B2)

Mit einem neuen Passat-Modell läutete VW die 80er Jahre ein. Die zweite Generation des Wolfsburger Mittelklassemodells hatte eine neue und um 145 mm in der Länge gewachsene Karosserie. Die große Heckklappe blieb genauso wie das markante hintere Seitenfenster. Neu hinzu kamen umlegbare Sitze, die eine Durchlademöglichkeit ergaben. Der Radstand betrug nun 2550 mm, rund 80 mm mehr als beim Vorgänger. Das Leergewicht stieg um rund 50 kg auf 930 bis 950 kg. Eine Servolenkung (Serie bei den größeren Motoren) war daher und auch aufgrund der nun größeren Reifen notwendig und half beim Rangieren des Passat. Die Motorisierung mit 1,6 Liter leistete 75 PS und beschleunigte den Passat auf maximal 164 km/h. Ebenfalls neu: Der Fünfzylinder (von Audi) dessen Leerlauf durch eine elektronische Zündung digital überwacht wurde. Die Ausstattungsvarianten lauteten fortan C, CL, GL und GL5 (ab 1982 mit 2,0 Liter). Der Zweitürer startete bei DM 12.850,-. Der Ökologie wurde erstmals mit der E-Reihe Rechnung getragen, die über einen länger übersetzten vierten bzw. fünften Gang (3+E und 4+E) sowie einer Start-Stop-Anlage verfügte. Alle Maßnahmen zusammen reduzierten den Kraftstoffverbrauch um rund 20 Prozent. Erstaunlich scheint diese Zahl auch im Vergleich zum relativ geringen Aufwand. Dies gilt auch im Vergleich mit den durchaus ähnlichen Maßnahmen bei der heutigen Ökovariante namens BlueMotion.

**1980** Zweite Generation des Variant

Mit den für die flottere Gangart übernommenen Fünfzylinder aus dem Audi-Regal war auch der ebenfalls ab 1980 erhältliche neue Variant sehr gut motorisiert. Hiergegen sah die 1,3-Liter-Motorisierung eher schlecht aus. Der Passat war damit schlichtweg untermotorisiert, weswegen sie auch nur selten bestellt wurde. Die etwa 12 cm längere Karosserie kam ausschließlich dem Laderaum zugute.

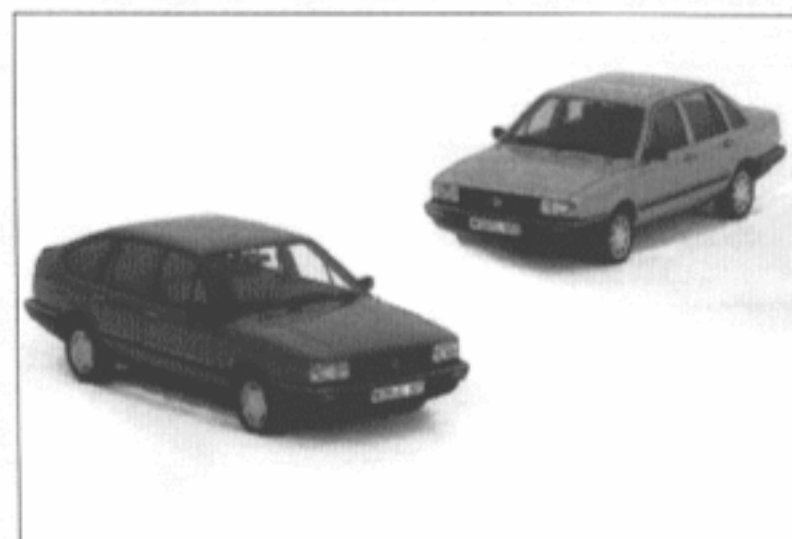


 **Die Passat-Story - Highlights seit 1973****1981 Der Stufenheck Passat**

Das zunächst unter dem Namen Santana (Fönwind in Kalifornien) eingeführte Stufenheck des Passat wurde später wieder in Passat umgetauft. Das Konzept ging hierzulande nicht auf, erfreut sich aber heute in China (mittlerweile als modifizierter Santana 3000) immer noch größter Beliebtheit und sorgt dafür, dass die Volksrepublik zu einer der größten Absatzmärkte im VW-Konzern zählt.

**1985 Modellpflege**

Fünf Jahre nach Einführung der zweiten Generation erhielt diese eine Produktaufwertung. Kennzeichen der neuen Passat-Modelle waren der neue Kühlergrill, die breiten, bis an die Radhäuser reichenden Stoßfänger, seitliche Ramm-schutzleisten sowie die neue Heckpartie mit nun geänderten und vergrößerten Heckleuchten. Die Schrägheckmodelle verfügten auch noch über einen schwarzen Kunststoffheckspoiler. Insgesamt liesen die Neuerungen den Passat nun wesentlicher stattlicher und wertiger wirken. Die Motorenpalette umfasste nun fünf verschiedene Ottomotoren, zwei Dieselaggregate sowie einen Benzinmotor mit geregelterm Katalysator. Dank der verbreiteten Einführung abgasreinigender Techniken wuchs die Motorenpalette auf insgesamt elf Benzinaggregate (davon zwei auch nach US-Norm). Leistungsstärkstes Modell war nach wie vor der 2,2 Liter Fünfzylinder, den es nun in drei unterschiedlichen Ausführungen mit 136 PS (ohne Kat), 115 PS (mit Kat) sowie 120 (mit Kat) gab. Letzterer blieb dem im Jahr 1984 eingeführten Allradler namens syncro vorbehalten. Die Ausstattungsvarianten hießen C, CL, GL und GT, wobei der 1,3 Liter nur als C und CL und nicht als Variant lieferbar war. Spitzenreiter der Preisliste war der allradgetriebene Passat Variant mit 2,2 Liter Motor und Katalysator. Sein Preis betrug stolze DM 37.190-. Die auch noch im heutigen Straßenbild vertreten Modelle zeugen von der Langzeitqualität dieses Passatmodells.



**Syncro-Antrieb:** Die ab 1984 erhältliche Allradtechnik sorgten auch auf schwierigem Terrain für ungehinderten Vortrieb

**i** **Die Passat-Story - Highlights seit 1973****März 1988** Der Passat Typ 35i (B3)

Auf dem Automobilsalon in Genf präsentierte VW die dritte Passat-Generation. Das Design des Blechkleids verfügte über mächtige Kunststoffbeplankungen. Am Bug entfiel der konventionelle Kühlergrill was als einer der Streitpunkte um die Gestaltung des Passat vom Typ 35i gilt. Unter der Haube setzte VW vermehrt auf die Katalysatortechnik bei den Benzinern. Der Einstieg begann bei DM 24.800 mit 1,6 Liter und 72 PS (Kat), der 1,8 Liter-Motor war in drei Leistungsstufen mit bis zu 107 PS erhältlich. Zwei Jahre nach Markteinführung ersetzte ihn ein 115 PS starker 2,0 Liter Motor. Der Audi-Fünfzylinder wurde gestrichen, er passte nicht mehr zum neuen Konzept mit quer eingebautem Motor. Die Ausstattungsvarianten bezeichnete VW mit CL, GL und dem GT mit dunkelgrau lackierten, unteren Karosserieteilen und einem Heckspoiler. Die besonderen Reisequalitäten wurden durch den deutlich gestiegenen Komfort und vor allen Dingen durch das üppige Platzangebot sowohl vorne als auch im Fahrzeugfond unterstrichen. Der Kombi fasste bis zu 1700 Liter Ladevolumen, die schwarze Dachreling wurde ab jetzt salonfähig.

**Oktober 1993** Ein neues Gesicht (B4)

Die Modellpflege dieser Generation verschaffte dem Passat wieder einen Kühlergrill und ein deutlich freundlicher dreinblickendes Gesicht. Die Scheinwerfer waren nun glattflächig in der Wagenfront integriert und setzten formal den Kühlereinlass fort. Die Blinker wanderten in die Stoßstange. Auch vom neu modellierten Passat gab es keine Schrägheckvariante. Am Heck waren die Leuchten nun größer und nicht mehr durch Kunststoff umrahmt. Topmodell war ab jetzt die Stufenheck Variante mit VR6-Motor und im Blech modellierten Heckspoiler. Airbags waren nun serienmäßig erhältlich. Die Summe der Änderungen und Eingriffe verleitete VW dazu dieses Modell als neuen Wagen des Typ B4 - Vormodell B3 - zu bezeichnen.



**Quereinsteiger:** Die Queranordnung des Antriebsaggregats schaffte im Innenraum äußerst großzügige Platzverhältnisse





 **Die Passat-Story - Highlights seit 1973****Oktober 1996** Der Passat Typ 3B (B5)

Nach rund sieben Millionen produzierten Passat rollte die vierte Generation 1997 an den Start. Die Formsprache gab deutlich die Kampfansage an das automobile Oberhaus bekannt. Die runde Dachkuppel und der mächtige Bug hätten ebenso auch von einem Vierringe-Emblem geziert werden können. Kein Wunder also, dass dieser Passat sich die Plattform mit dem Audi A4 teilte. Die Ausstattungsvarianten hatten fortan keinen Buchstabenkürzeln mehr sondern folgten unterschiedlichen Lines. Obwohl der Wagen nur wenige Zentimeter zugelegt hatte und trotz der nun wieder längsverbauten Motoren bot er Platz in Hülle und Fülle. Die Sicherheitsausstattung war nun auch mit ABS (alle vier Räder waren erstmals mit Scheibenbremsen ausgestattet) und Front- sowie Sidebags auf Höhe der Zeit. Besonders beliebt waren die mittlerweile etablierten TDI-Diesel. Spitzenreiter war ein V6 der 193 PS leistete und zu Spitzengeschwindigkeiten von 218 km/h verhalf.

**August 2000** Facelift (B5 GP)

Vier Jahre nach seinem furiosen Debut erhielt der Passat 2001 ein Facelift. Feine Retuschen an Front und Heck passten den Passat dem modernen Zeitgeist an, Chromleisten verzierten ihn zusätzlich rundum. Auch die Fahrzeuglänge legte um drei Zentimeter zu, die Karosserie wurde nochmals um 10% steifer. Technisch profitierte vor allen Dingen die TDI-Fraktion, die sich nun über Pumpe-Düse Aggregate freuen durfte. Bestes Argument des Drehmomentwunders war der Verbrauch: Ein 1,4 Tonnen-Variant war mühelos mit nur 5,6 Litern Dieselkraftstoff 100 km weit fortzubewegen. An seinen Kerntugenden und der gerühmten Qualität hatte sich indes nichts geändert: Platzangebot, Fahrverhalten, Funktionalität und Verarbeitung zählten nach wie vor zum Besten, was man in der automobilen Mittelklasse für Geld kaufen konnte. Der kurzzeitige Ausritt in das 8-Zylinder-Segment (W8) blieb aber von bescheidenem Erfolg.

