**VW Passat – Ein Auto für den Weihnachtsmann?**

Zunächst einmal möchte ich allen Lesern meines Automobil-Blogs frohe Weihnachten wünschen! Und in diesem Rahmen auch die ungemein wichtige Frage stellen, was wohl das passende Auto für den Weihnachtsmann ist? Mir fällt hier sofort der VW Passat ein, der seit über 40 Jahren und mittlerweile in der achten Generation seine Passagiere gleichermaßen zuverlässig wie sicher und komfortabel von A nach B befördert. Der ein gutbürgerliches Image hat und keine Neidgefühle bei Nachbarn weckt. Und der gerade als Variant sehr viel Platz bietet – wahrscheinlich ein ganz gewichtiges Argument für den Weihnachtsmann …

Um (nicht nur) dem Weihnachtsmann eine kleine Orientierungshilfe rund um den Passat zu geben, möchte ich alle acht Baureihen kurz vorstellen:

Passat B1 (1973 – 1980):

Der eng mit dem Audi 80 verwandte B1 kam in einer für VW schwierigen Zeit auf den Markt, weil die Modellpalette veraltet war. Gerade der Käfer wie auch der 1600 (Typ 3) besaßen noch Heckmotor sowie -antrieb, während die modernere Konkurrenz auf Frontmotoren und -antrieb setzte. Und genau dorthin wollten die Wolfsburger mit ihren neuen Modellen Polo, Golf, Scirocco und Passat ebenfalls. Wie wir wissen, wurden alle Verkaufsschlager, ansonsten würde es VW in der heutigen Form wahrscheinlich nicht geben. Bereits in seiner ersten Generation überzeugte der Passat mit seiner Vielfalt: er war als Variant genauso wie als zwei- oder viertürige Limousine, mit kleiner oder großer Heckklappe, als Diesel oder als Sportler „GLI“ mit dem 110 PS starken Einspritzmotor aus dem Golf GTI erhältlich.

Passat B2 (1980 – 1988):

Mit dem B2 erfuhr der Passat in jeder Hinsicht eine Aufwertung: bei der Außenlänge wuchs er ebenso wie bei der Innenraumbreite. Bei den Motoren kamen nun auch Fünfzylinder mit bis zu 120 PS zum Einsatz, während das Syncro-Modell über Allradantrieb verfügte. Der Passat Carat hingegen präsentierte sich edel und umfangreich ausgestattet. Und nicht zu vergessen: Neben dem Fließheck und dem Variant gab es auch noch die Stufenheckversion Santana, die nach dem Facelift 1985 zum Passat Stufenheck wurde.

Passat B3 (1988 – 1993):

Der B3 dürfte den einen vor allem als Raumwunder (dank quer eingebauter Motoren), und den anderen als der Passat ohne Kühlergrill in Erinnerung geblieben sein. Doch da war noch einiges mehr: anders als seine Vorgänger hatte er ein Stufenheck statt Fließheck. Daneben war er aber selbstverständlich auch wieder als Variant erhältlich. Außerdem war der B3 der erste Passat, bei dem ein Sechszylinder (VR6 mit 174 PS) eingebaut wurde. Unvergessen beim in weiten Teilen verzinkten B3 ist jedoch auch der G-Lader-Motor (G60 mit 160 PS). Außerdem legten die Sicherheitsreserven mit ABS, Gurtstraffer und Airbags erheblich zu.

Passat B4 (1993 – 1997):

Simpel ausgedrückt war der B4 eine Weiterentwicklung des B3 mit Kühlergrill. Erwähnt werden sollten aber auch der Seitenaufprallschutz sowie die sparsamen 1,9-Liter Diesel-Direkteinspritzer mit 90 PS bzw. 110 PS.

Passat B5 (1997 – 2005):

Optisch war der B5 gegenüber dem B4 ein klarer Schritt hin zu den Premium-Marken (auch wenn dieser Begriff damals noch nicht so gängig war wie heute), vor allem nach dem Facelift im Jahr 2000. Dies wurde im Innenraum durch eine bessere Materialanmutung ebenfalls spür- und sichtbar. In Erinnerung beim B5 bleiben zudem die rot-blaue Armaturenbeleuchtung sowie der kraftvolle 2,5-Liter-TDI mit sechs Zylindern und 150 PS. Das unbestrittene Top-Modell mit großem Potenzial zum zukünftigen Klassiker war jedoch der 250 km/h schnelle W8 mit seinem 275 PS starken 4,0-Liter Achtzylinder. Wer glaubt, dass der aktuelle Golf R der erste VW mit vier Auspuff-Endrohren ist, irrt – die hatte bereits der W8 …

Passat B6 (2005 – 2010):

Der B6 sticht optisch vor allem durch seinen charakteristischen Chromgrill („Plakettengrill“) hervor. Bei ihm hielt das fahrdynamische Doppelkupplungsgetriebe DSG im Passat Einzug. Erwähnenswert sind zudem zwei Modellvarianten, die sich innerhalb des Leistungsspektrums ganz oben und unten bewegten: Zum einen der R36 mit 3,6-Liter Hubraum und 300 PS. Und zum anderen der BlueMotion mit 105 PS-TDI, der nur 5,1 Liter auf 100 Kilometer verbrauchte. Zudem ergänzte mit dem Passat CC ein attraktives, viertüriges Coupé die Modellpalette.

Passat B7 (2010 – 2014):

Das Design des B7 war gegenüber seinem Vorgänger zwar sachlich-kühler, nicht zuletzt dank des stärkeren Einsatzes von Chrom – jedoch nicht mehr am Kühlergrill – aber auch wertiger. Die Effizienz steigerte die Start-Stopp-Automatik. Eine interessante Alternative stellte zudem der TSI-CNG mit Gasantrieb dar. Eine neue Modellvariante war der 30 Millimeter höhergelegte Alltrack, ein optisch mit SUV-Features aufgewerteter Variant und dank Allradantrieb auch für's leichte Gelände geeignet.

Passat B8 (seit 2014):

Der B8 hat optisch eindeutigen Premium-Anspruch. Technisch ebenso, ist für ihn doch ein komplett digitales Kombiinstrument genauso wie ein Head-up-Display und eine breite Palette an Assistenzsystemen erhältlich. Antriebs-seitig ist der B8 (bald) mit einem Plug-in- wie auch mit Elektro-Antrieb lieferbar. Keine Frage – der B8 wird seinen Weg in der (oberen) Mittelklasse machen!

Welcher Passat aus dem breiten Angebot aus 41 Jahren sollte nun dem Weihnachtsmann empfohlen werden? Das hängt natürlich wesentlich von seinem Budget und seinem Anforderungsprofil ab (von beidem hat er mich bisher nicht in Kenntnis gesetzt). Ich habe aber fünf eindeutige Favoriten:

- ➔ B1: Passat GLI – 885 Kilogramm Leergewicht und 110 PS – noch Fragen?
- ➔ B2: Passat Dreitürer – sieht herrlich skurril aus!
- ➔ B5: Passat W8 – achtzylindriges Sammlerstück mit vier Auspuffrohren
- ➔ B6: Passat CC – attraktives, viertüriges Coupé
- ➔ B8 : Passat Variant – Platz ohne Ende (nicht nur für den Weihnachtsmann)

Also ich werde später, wenn der Weihnachtsmann bei uns in der Straße ist, sicherlich ganz genau hinschauen, mit welchem Auto er unterwegs ist. Vielleicht ist es ja tatsächlich ein VW Passat …

Bildquelle: Volkswagen