



VW Passat: Der Kombi ist gefragt und deshalb oft teuer



Die vordere Bremsanlage ist dem aufreibenden Dienst im VW Passat nicht sonderlich gewachsen. Brems-scheiben und Bremsklötze müssen überdurchschnittlich früh erneuert werden. Die Kosten für eine Reparatur sind mit ca. 280 Mark zu veranschlagen



In die Hauptscheinwerfer des Wolfsburgers tritt gerne Feuchtigkeit ein und läßt die Reflektoren ermaten. Neue Lampen sind nicht billig: ca. 460 Mark



Bei der ersten Passat-Generation rosten häufig die Lenkspurhebel an der Vorderachse durch. Oft müssen dann die kompletten Federbeine erneuert werden. Kosten: ca. 980 Mark



In der Auspuffanlage nistet sich beim VW Passat der Rostteufel besonders gern ein. Vor allem der Endschalldämpfer ist davon betroffen (ca. 110 Mark). Erheblich teurer wird die Reparatur, muß die Anlage von vorn bis hinten erneuert werden. Kosten: ca. 570 Mark

Aktuelle Gebrauchtwagenpreise VW Passat Variant

Typ	PS	N.-Preis	1985	1984	1983	1982	1981	1980	1979	1978
Variant C	55	17 271	--	--	9 980	8 690	7 410	4 850	3 850	2 880
Variant CL	55	18 326	--	--	10 720	9 430	8 180	5 360	4 220	3 280
Variant GL	55	19 545	--	--	--	10 490	9 120	5 700	4 500	3 510
Variant C	60	19 060	13 790	11 340	10 000	--	--	--	--	--
Variant CL	60	20 290	14 710	12 200	10 830	--	--	--	--	--
Variant C	75	20 165	14 540	11 970	10 660	9 410	8 030	5 130	4 100	3 110
Variant CL	75	21 375	15 450	12 830	11 510	10 200	8 840	5 640	4 500	3 510
Variant GL	75	23 405	16 930	14 140	12 740	11 230	9 830	5 930	4 820	3 730
Variant C	85	17 645	--	--	--	9 410	8 090	--	--	--
Variant CL	85	18 660	--	--	--	10 200	8 810	5 640	4 500	3 510
Variant GL	85	20 595	--	--	--	11 230	9 830	5 990	4 820	3 730
Variant C	90	21 380	15 020	12 200	10 860	--	--	--	--	--
Variant CL	90	22 590	16 070	13 020	11 710	--	--	--	--	--
Variant GL	90	24 620	17 500	14 340	12 880	--	--	--	--	--
Variant GLi	110	18 340	--	--	--	--	--	5 470	4 020	--
Variant CL	115	21 620	--	--	11 710	9 890	8 150	--	--	--
Variant GL	115	27 380	18 700	16 620	13 940	10 970	9 060	--	--	--
Variant GT	115	28 780	19 550	--	--	--	--	--	--	--
Variant syncro GT	115	35 800	23 710	19 890	--	--	--	--	--	--
Variant GT	136	30 390	19 950	--	--	--	--	--	--	--
Variant Diesel	50	15 545	--	--	--	--	--	5 360	4 250	3 220
Variant Diesel L	50	16 425	--	--	--	--	--	5 870	4 620	3 620
Variant Diesel GL	50	17 440	--	--	--	--	--	6 210	4 930	3 850
Variant Diesel C	54	21 455	15 800	13 000	11 540	10 260	8 920	--	--	--
Variant Diesel CL	54	22 675	16 500	13 880	12 450	11 060	9 600	--	--	--
Variant Diesel GL	54	25 225	18 240	14 990	13 510	12 030	10 550	--	--	--
Variant C Turbo D	69	22 225	15 500	13 770	12 200	10 830	--	--	--	--
Variant CL Turbo D	69	23 830	16 390	14 680	13 080	11 660	--	--	--	--
Variant GL Turbo D	69	25 265	17 810	15 990	14 310	12 940	--	--	--	--
Variant C Turbo D	70	23 830	16 870	--	--	--	--	--	--	--
Variant CL Turbo D	70	25 040	17 870	--	--	--	--	--	--	--
Variant GL Turbo D	70	27 070	19 320	--	--	--	--	--	--	--

Tabellenpreise: Mittelwert aus Händlerein- und -verkaufspreis inkl. 14 Prozent MwSt. laut Schwacke-Marktbericht 1986

Vor 13 Jahren, im Mai 1973, leitete der VW-Konzern mit dem Passat die große Wende ein. Damals eine Sensation: die Umstellung des Wolfsburger Fuhrparks von luftgekühlten Boxermotoren und Heckantrieb auf wassergekühlte Reihen- vierzylinder und Antrieb an den Vorderrädern. Wie kaum ein anderes Fahrzeug gibt es den Passat seitdem mit den verschiedensten Motorstärken. Die Palette reicht heute vom 50-PS-Dieselmotor bis hin zum 136-PS-Einspritzmotor.

Die erste Passat-Generation verließ zwischen 1973 und 1980 die Fließbänder. Diese Fahrzeuge waren in vielen technischen Details baugleich mit den im gleichen Zeitraum produzierten Audi-80-Modellen. Das änderte sich erst mit der zweiten Passat-Generation, die seit Ende 1980 angeboten wird. Nachdem die Wolfsburger den unpopulären Santana Ende '85 in Passat-Stufenheck umtaufte, kann der Käufer nunmehr zwischen drei verschiedenen Blechkleidern wählen: einer Schrägheck-, Stufenheck- oder Variant-Version (Kombi). Zu den beliebtesten unter den Gebrauchten zählen die Variant-Modelle. Das macht sich im Preis bemerkbar. Obwohl der Zuschlag beim Neuwagen nur rund 500 Mark ausmacht, kostet der große Laderaum auf dem Gebrauchtwagenmarkt ein Mehrfaches. Den Passat Variant bekommt man nur selten unter Listenpreis. In der Regel wird er über Wert gehandelt. Das gilt vor allem für die sparsamen Diesel-Modelle, ob mit Turbo (70 PS) oder ohne (50 bzw. 54 PS).

Am häufigsten findet man in den Gebrauchtwagen-Kleinanzeigen die 1.6-l-Benziner-Version mit 75 oder 85 PS. Beide Leistungsstärken reichen aus, um dem Wolfsburger zu flottem Temperament zu verhelfen. Die sportlichen GLi- und Fünfsylinder-Modelle mit 110, 115 und 136 PS werden hingegen nur selten auf dem Gebrauchtwagenmarkt angeboten. Vorteile des Passat: seine komfortable Fahrwerksabstimmung, das üppige Platz- und Raumangebot sowie die Zuverlässigkeit. Letzteres gilt jedoch nur für Modelle der zweiten Passat-Generation. Um es ganz deutlich zu sagen: Die Vorgänger dürften heute mehr oder weniger alle reif für den Schrotthändler sein. Deshalb aufgepaßt, wenn Ihnen solch ein betagter Passat für einen scheinbar günstigen Preis angeboten wird. So einen Wagen kann man vor dem Kauf nicht gründlich genug untersuchen. Vorsicht vor allem vor Durchrostungen im Unterbodenbereich und an den Lenkhebeln der Federbeine. Manche Exemplare sind trotz noch gültiger TÜV-Plakette so marode, daß sie eigentlich am Straßenverkehr gar nicht mehr teilnehmen dürften. Mit einem Passat der ersten Generation fahren Sie vor dem Kauf am besten zu einem Sachverständigen oder gleich zum TÜV. Dort wird sich dann sehr schnell zeigen, ob die bekannt anfälligen Brems-scheiben, die verschleißfreudige Radaufhängung sowie die kurzlebige Passat-Auspuffanlage noch so weit in Ordnung sind, daß der Kauf des Wagens lohnt.

Aber auch jüngere Exemplare sollten vor Vertragsabschluß gründlich inspiziert werden. Denn sie rosten zwar nicht mehr so schnell, weitervererbt haben sich jedoch die Anfälligkeit der Vorderradaufhängung und die frühzeitige Erblindung der Scheinwerfer-Reflektoren.

Gesamturteil:
Bedingt empfehlenswert

Autoradio-Lexikon

von Eisenoxidband bis Glatteiswarner

Auto Bild hilft Ihnen mit seinem Wegweiser durchs Gestrüpp der Fremdwörter und Abkürzungen rund um das Autoradio. Von A wie Amplifier und AFC bis Z wie Zusatz- und Zweiwegelautsprecher

Eisenoxidband

wird häufig in preisgünstigen Kassetten verwendet. Moderne Eisenoxid-Kassetten (Fe₂O₃) stehen in der Klangqualität den → Chromdioxid-Kassetten in nichts nach und können im Baßbereich größere Aufnahmelautstärke verkräften.

Empfangsbereich

für beste Stereo-Qualität mit Verkehrsfunk: UKW 87,5 bis 108 Megahertz (MHz). Nachteil: geringe Reichweiten. Das ist lästig bei Autobahnfahrten, weil ständig neue Sender eingestellt werden müssen. Weitere Empfangsbereiche (mit geringerer technischer Qualität): Mittelwelle (MW) 520 bis 1605 Kilohertz (kHz), Langwelle (LW) 150 bis 285 kHz und Kurzwelle (KW) 3950 bis 26 100 kHz.

Endstufe

Baugruppe im Radio (z. B. → Amplifier) zur Verstärkung der schwachen Radio- oder Kassettensignale für den Lautsprecherbetrieb.

Equalizer

Einstellungsmöglichkeit, um den Klang an den eigenen Hörgeschmack anzupassen.



Equalizer: Klangregulierung nach Wahl

→ Bässe, → Höhen und → Mitten werden dazu mit getrennten Schiebereglern einzeln in der Wiedergabelautstärke eingestellt.

Equalizer-Amplifier

die naheliegende Kombination eines → Equalizers mit einem Zusatzverstärker, damit man den guten Klang auch laut genießen kann.

Fader

= Überblendregler, mit dem die Wiedergabelautstärke der vorderen und der hinteren Auto-Lautsprecher eingestellt wird. Nicht zu verwechseln mit dem → Balanceregler, der zwischen links und rechts ausgleicht. Ideal sind elektronische Fader, die schon ins Autoradio eingebaut sind. Nachträglich eingebaute Fader verbrauchen Verstärkerleistung auf Kosten der Lautstärke.

Feldstärkeanzeige

gibt an, wie stark ein Sender empfangen wird. Wegen des häufigen Wechsels der Empfangsbedingungen im fahrenden Auto ein unnützer Schnickschnack.

Fernbedienung

des → Sendersuchlaufs vom Lenkrad aus oder per Fußtaste. Nur bei hochwertigen Geräten zu finden.

Fremdspannung

im Autoradio oder Kassettengerät entstehende Störungen, die den Klang verändern (Rauschen). Diese Nebengeräusche sollen möglichst klein sein. Meßwertangabe in → dB= Dezibel.

Frequenzmodulation

= FM. Sendeverfahren mit hoher, störungsfreier Tonqualität, aber geringer Reichweite (um 100 km). Wird im UKW-Bereich angewendet.

Frequenzweiche

elektronische Schaltung aus Kondensatoren, Spulen und Widerständen, die für → Mehrwege-Lautsprecher die Musik auf den Tief-, Mittel- und Hochtöner aufteilt. Üblich sind passive Frequenz-



Frequenzweiche: Zur Aufteilung der Musik nach Höhen, Mitten und Tiefen

weichen. Die aufwendigeren aktiven Frequenzweichen (mit eigenem Stromanschluß) lassen sich besser an die Akustik im Auto anpassen.

Frequenzgang

grafische Darstellung der Übertragungseigenschaften eines Lautsprechers, Radio- oder Kassettenteils, abhängig von der Tonhöhe.

FTZ-Nummer

erhalten nur Geräte, die vom Fernmelde-Technischen Zentralamt der Deutschen Bundespost überprüft wurden und entsteht sind, daß andere Funkdienste (Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen, Taxi) nicht beeinflusst werden.

Glatteiswarner

werden in exklusive Autoradios eingebaut und zeigen durch Blinklicht an, daß die Außentemperatur unterhalb von 1 Grad Celsius schwankt.



Rost im Unterbodenbereich: Die vorderen Hilfsrahmen haben zu allem Übel genau an der Stelle ihren Schwachpunkt, an der die Vorderachse befestigt ist. Meist lohnt eine Reparatur nicht



Auch die hinteren Hilfsrahmen bleiben von der Korrosion nicht verschont. Das gilt vor allem für Passat-Modelle der ersten Generation

Holts

Das Rallye-Lackier-System.

LACKIER-GRUNDIERUNG
RALLYE BLACK
RALLYE RED
RALLYE GOLD
KLAR-LACK

- Treibstoffest
- Schnelltrocknend
- Witterungsbeständig

NEU: Kunststoff-Grundierung, Acryl-Grundierung und Rostschutz-Grundierung. Weitere Rallye-Farben: Blau, Grün, Silber, Weiß, Magenta.

Holts. Hält Autos in Form.

Vertrieb in Österreich: Erhältlich im guten Fachhandel und beim Generalvertreter Birner + Co.