

Intro

Het gaat goed met de Passat. Erg goed zelf. In de eerste helft van dit jaar scoorde hij een derde plaats in de verkoopstatistieken en was daarmee zelfs populairder dan de Golf. Volkswagen mag zich gelukkig prijzen, want zonder het succes van de Passat zou het Volkswagen waarschijnlijk niet zijn gelukt om in de eerste helft van het jaar in Nederland meer auto's te verkopen dan alle andere fabrikanten. Dat Passats als warme broodjes over de toonbank gaan lijkt het cliché dat Volkswagens veel te duur zijn tegen te spreken. Men blijkt de prijs gerechtvaardigd te vinden. Is het dan toch een premium-auto?



Het exterieur

Het was, op z'n zachtst gezegd, even wennen toen de Passat werd gepresenteerd. Het leek erop dat de hele neus van de auto in een bad met chroom is gedoopt en men vroeg zich af of dat wel esthetisch verantwoord was. Een jaar na dato blijkt het allemaal wel mee te vallen: het was even wennen, maar die chromen neus staat eigenlijk helemaal zo gek nog niet. Inmiddels is ook duidelijk geworden wat Volkswagen wilde bereiken met al dat chroom, namelijk een minder anoniem voorkomen en een duidelijk familiegezicht. Dat is aardig gelukt, want de neus is een stuk meer uitgesproken en omdat alle Volkswagens die na de Passat zijn geïntroduceerd ook een neus van chroom hebben, zijn de auto's uit Wolfsburg op die manier eenvoudig te herkennen.



Van achteren is de Passat behoudend vormgegeven, met typische Volkswagen-achterlichten.

Maar nu genoeg over de glimmende neus. De vormgeving van de rest van de auto is tamelijk conservatief te noemen. De koplampen en achterlichten zijn 'des Volkswagens', met een soort traantje,

en de belijning van de auto is eenvoudig en krachtig. Dankzij de zilveren dakrails en het kleine dakspoilertje oogt de Variant heel strak en áf. Ook de bescheiden chroomrandjes op de flanken en rond de ramen zorgen voor een nette uitstraling. Wat iets minder fraai is, dat is het donkergrijze kunststof langs de onderrand van de auto. Met name bij lichtere exterieurkleuren staat zo'n dikke plastic rand niet erg chique. Gelukkig valt het bij de zwarte testauto niet op. Zwart staat deze auto erg goed, die kleur past gewoon goed bij de vormgeving en bij een zwarte Passat krijg je het idee dat hij er zo uitziet zoals de ontwerpers van Volkswagen hem bedoeld hebben. In het zilvergrijs lijkt dat iets minder het geval te zijn.

Tegenwoordig maak je met zestienduims velgen weinig indruk meer. Onder de huidige auto's lijken velgen van dat formaat ook kleiner te zijn dan dat ze 'vroeger' waren. Het is dan ook geen overbodige luxe dat de testauto is voorzien van zeventienduims velgen, genaamd 'Le Mans'. Qua formaat staan ze goed bij de auto en ook het design is heel aardig. Stoer doch stijlvol, eenvoudig doch origineel. Volkswagen levert ook velgen in een maatje groter, en er rijden zelfs Passats met twintigduims (!) velgen rond.

Het interieur

Beige bekleding en een dashboard van geborsteld aluminium, dat klinkt niet als een mooie combinatie. Toch ziet het er niet slecht uit. Sterker nog: eigenlijk is het best mooi. Vanwege de gebruikte materialen en de combinatie van kleuren straalt het interieur luxe uit. Hoewel zowel het zwarte als het beige deel van het dashboard er zacht uitzien, is het beige deel eigenlijk gewoon hard plastic met een zachte 'look'. Een kleine tegenvaller voor de verstokte dashboard-knuffelaar dus, maar aangezien de gemiddelde automobilist liefelijk contact met dergelijke interieurdelen tot een minimum beperkt, hoeft dit geen groot probleem te zijn. De eerstgenoemde partij kan zich wellicht troosten met het feit dat de beige deurpanelen wél knuffelbaar zijn.



Beige en aluminium: helemaal zo gek nog niet.

De middenconsole is een ergonomisch hoogtepunt. Het aantal knopjes is laag gehouden, zonder te belangrijkste functies achter een menuutje weg te hoeven moffelen. Het informatiesysteem waarmee onder andere de radio, CD-speler en navigatie worden bediend, werkt eenvoudig en snel. De navigatiekwaliteiten van het systeem zijn echter niet heel goed. Ze kiest vaak voor onlogische routes, zoals vijfhonderd meter over de snelweg terwijl het binnendoor veel sneller is, en soms geeft ze op rotondes te vroeg aan dat je de rotonde kunt verlaten, dan zegt de vrouwenstem 'verlaat de rotonde bij de volgende afslag', terwijl je pas bij de afslag daarna éraf moet. Je moet dus altijd goed opletten, want je rijdt zó de verkeerde kant op.

Deze uitvoering is gezegend met fijne sportstoelen. De hoge wangen zorgen voor veel zijdelingse grip en het zitvlak is lekker stevig. Misschien wel een beetje te stevig, want na zo'n twee uur rijden wordt de aandrang om even te rekken en strekken op een parkeerplaats behoorlijk groot. Helaas is alleen de bestuurderstoel elektrisch verstelbaar, de passagier moet ouderwets met hendels aan de gang om de stoel te verstellen, wat een beetje raar is bij lederen sportzetels.

Op het vlak van interieurruimte scoort de Passat erg goed, want waar je ook bent in de auto: er is altijd genoeg ruimte. Voorin is er hoofd- en beenruimte in overvloed, maar dat is in vrijwel elke middenklasser het geval. De kracht van de Passat Variant is dat er ook op de achterbank veel ruimte is, voor zowel hoofd als benen. Dat is wel eens anders, met name bij de fashion-lifestyle-combi-achtige stationwagens van tegenwoordig. In dat opzicht is de Passat Variant een stationwagen van de oude stempel: een echte pakezel met veel bruikbare ruimte. Met een bagageruimte die varieert van 600 liter tot ruim 1.700 liter (achterbank omlaag) laat hij zelfs de Audi A6 Avant en BMW 5-serie Touring achter zich, die beiden grotere buitenafmetingen hebben.

Het rijden

Om de motor tot leven te wekken moet je de contactsleutel niet draaien, maar indrukken. Het werkt dus als een soort startknop. Vergeet niet om bij een handbak het koppelpedaal ingedrukt te houden of bij een automaat de voet op de rem te hebben, want als je dit niet doet dan start hij niet. De tweeliter dieselmotor in het vooronder laat na een koude start duidelijk merken dat hij wakker is. Hoewel hij stationair niet erg luid is, klinkt hij wel een beetje rauw. Ook tijdens het rijden wordt het niet veel beter. Klimmen in het toereengebied gaat gepaard met een geluid dat afkomstig lijkt te zijn uit grootmoeders tijd en niet past bij een moderne dieselmotor. Maar gelukkig heb je bij constante snelheden weinig last van het getokkel, bij 120km/h maakt de krukas 2.200 omwentelingen per minuut en dan klinkt de motor redelijk beschaafd.



De 2.0 TDI is redelijk krachtig, maar niet erg geciviliseerd.

De kracht van de 2.0 TDI is niet onaardig. Met een vermogen van 140pk en een koppel van 320nm heeft de motor geen moeite met het in beweging brengen en houden van de auto. De auto is absoluut niet snel met deze motor, maar traag is hij ook niet. De motor heeft wel last van een flink turbogat, bij het optrekken voel je duidelijk wanneer de turbo in werking treedt. In een sportwagen kan dit een leuke ervaring zijn, maar in een zakelijke auto als deze is het nogal vervelend dat het niet wat vloeiender gaat. Een groot pluspunt van deze motor is het verbruik, een gemiddelde van 6 liter diesel per 100km is relatief eenvoudig te bereiken en als je veel op de snelweg rijdt kan het gemiddelde zelfs op 5 liter per 100km uitkomen.

De pedalen zijn erg prettig, er zit genoeg gevoel in om te weten waar je mee bezig bent, maar ze laten zich niet zo zwaar bedienen dat je na een uurtje filerijden twee maanden fysiotherapie nodig hebt. Helaas heeft Volkswagen met de bediening van het stuur niet de juiste middenweg kunnen vinden. Het stuur voelt heel licht aan, wat in de stad wel prettig is, tijdens inparkeren bijvoorbeeld, maar op buitenwegen en snelwegen is het buitengewoon vervelend dat er bijna geen gevoel in het stuur zit. In de pook van de versnellingsbak zit precies genoeg gevoel. De schakelwegen zijn kort, zodat je heel direct en met veel precisie kunt schakelen.

Deze auto is voorzien van een verlaagd sportonderstel. In het geval van de Passat klinkt het wat sportiever dan het is, want ondanks het sportonderstel is de auto nog steeds redelijk comfortabel, hij voelt niet hard aan. Toch is het voordeel van het sportieve onderstel wel goed te merken: de auto ligt gewoon nét iets beter op de weg en dat is erg prettig.

Slot

De Passat Variant is een goede auto. Hij combineert een uitgesproken design met een goede praktische bruikbaarheid. Het interieur ziet er smaakvol en luxe uit en is bovendien goed afgewerkt. De wegligging is prima en de motor is krachtig genoeg. Toch laat de Passat ook een paar steken vallen: de besturing is te licht, de motor is te luid en de stoelen zijn niet geschikt voor lange ritten.

Als je naar de prijs van deze auto kijkt, dan zie je dat de 2.0 TDI Highline met een vanafprijs van ongeveer €40.000 een stukje duurder is dan bijvoorbeeld een



vergelijkbare Ford Mondeo, Renault Laguna of Toyota Avensis, maar goedkoper dan hoger gepositioneerde auto's zoals de Audi A6, BMW 5-serie en Mercedes E-klasse. Eigenlijk zit de Passat precies tussen die twee groepen in, niet alleen qua prijs, maar ook qua kwaliteiten. Immers, de auto is beter dan de gemiddelde middenklasser, maar een echte premium-auto is het helaas niet.

Plus

- + Krachtige uitstraling
- + Luxe en zeer ruim interieur
- + Prettig wegligging

Min

- Rauwe motor
- Gevoelloze besturing



- Navigatie is niet foutloos