Bjorn Blokzijl
19 juli 2018

Premium voor het volk

Dat vroeger niet alles beter was, maar wel een stuk overzichtelijker, blijkt uit een vergelijk tussen het jaar 1978 en nu. Volkswagen had in dat jaar tien verschillende modellen in de showroom staan, inclusief de bedrijfswagens. Anno 2018 is dat aantal gegroeid naar vijftien. Dit aantal geldt enkel voor de modelnaam, maar op basis van de diverse modellen zijn diverse niches gevuld de afgelopen jaren. Denk hierbij aan bijvoorbeeld de Golf Sportsvan, maar ook varianten op de Passat als de Alltrack en de CC. Die laatste had de naam van de auto waarop hij gebaseerd is al verloren bij de facelift. Zijn opvolger heeft zelfs een geheel nieuwe naam op zijn achterste: Arteon. Of hij met deze kunstzinnige naam de concurrentie met onder andere de Audi A5 Sportback aankan, moet blijken uit een eerste kennismaking.

Geen dertien in een dozijn

Bij een eerste aanblik zie je niet dat de Arteon in de basis een Passat is, maar toch is het zo. Geen Ã©Ã©n carrosseriedeel komt overeen met de bestseller van Volkswagen. Het resultaat is een auto die in elke carrosseriekleur opvalt in het Nederlandse verkeer, waarbij de door ons gereden 'Oryx White Pearl' gekleurde uitvoering een ware koppendraaier bleek. In combinatie met het uitrustingsniveau Business R - waar de donkere achterruiten onder andere onder vallen - en de 19 inch wielen is de auto zeer onderscheidend. Het lijnenspel van de Arteon is behoorlijk opvallend. Te beginnen met de neus, waarbij de grote grille optisch doorloopt in de koplampen en waar de onderste luchtinlaten stevig geaccentueerd worden door matzwarte inzetten.

Van opzij wis de vijfdeurs-coupÃ©-lijn duidelijk zichtbaar met een aflopende daklijn na de B-stijl, een derde zijruit en een dik aangezette chroomlijst rond deze ruit. Daarnaast zijn de afgevlakte randen van de wielkasten en chroomlijst aan de onderzijde van de portieren en de achterbumper opvallende stijlelementen. Ook aan de achterzijde is de overeenkomst met de Passat verre van zichtbaar. Fraai zijn de geÃ¯ntegreerde

spoilerlip op de achterklep en het luxe-overkomend Arteon-logo op deze klep. Ook de donkere achterlichtunits en de plek van de uitlaten zijn verre van 'dertien in een dozijn'. Het totaalplaatje mag er zijn en is misschien zelfs wel meer onderscheidend dan die van het gros van de concurrentie.

Onderscheidender verwacht

Vol verwachting na het behoorlijk expressieve uiterlijk stap je in de Arteon. Waar je zelfs door je wimpers uiterlijke overeenkomsten tussen de Arteon en de Passat niet kunt zien, is dat in het binnenste wel anders. Heb je ooit een rondje gestuurd in de Passat, dan weet je je weg snel te vinden in de Arteon. Het verschil tussen beide auto's is niet te vinden in het ontwerp van het dashboard. Hoewel hetgeen goed in elkaar steekt, het dicht bij perfectie is op het gebied van afwerking en de ergonomie goed in orde is, is het verre van frivool. Het past daarom ook niet bij het uiterlijk. Een wat meer onderscheidend ontwerp zou een duidelijke meerwaarde hebben.

De positieve punten van het interieur komen eigenlijk overeen met die van die van de

Passat. Een goede zit is al snel gevonden en ook de bediening van de diverse knoppen is eenvoudig en daardoor snel te vinden. Voorin is er ruim plek en ook op de achterbank - ondanks de aflopende daklijn - is er voor zowel de benen als het hoofd voldoende ruimte. In de Passat-sedan is er 586 liter bagageruimte beschikbaar en in de Variant zelfs 650 liter als de achterbank overeind blijft. De Arteon biedt in die toestand slechts 563 liter. Als de achterbank wordt neergelaten is de totaalinhoud van de Arteon niet zo groot als die van de Variant, maar is hij meer dan 500 liter groter dan die van de vierdeursversie van de Passat.

Andere gewaarwording

Het rijden met de Arteon is een andere gewaarwording dan dat je verwacht van de Passats die op de Nederlandse wegen verschijnen. Met 280 pk Ã©n aandrijving op alle wielen lijkt het een auto te zijn die hier weinig toegevoegde waarde heeft ten opzichte van de meer 'normale' versies. Toch is het extra vermogen een fijne bijkomstigheid als je snel wil inhalen of net wat harder wilt rijden op de Duitse Autobahn. Het sportieve uiterlijk maakt hij niet geheel waar. Comfort biedt hij echter in overvloede, waardoor het

meer een 'GT' of een ultieme reisauto is. Zo voel je korte oneffenheden wel, maar wordt het gros van de ongelijkheden in het wegdek keurig gladgestreken.

In theorie lijkt vierwielaandrijving een overbodige optie in het vooral droge en weinig koude Nederland. Toch heeft het een duidelijke meerwaarde als het een keer wel flink nat is of als de sneeuw of ijs zich laat gelden. De grip is op alle ondergronden ruim in orde en biedt daardoor altijd vertrouwen. Het koppel van 350 Nm is voor een auto als deze niet alleen prettig in de acceleratie, maar ook als er een aanhanger getrokken moet worden, is deze extra trekkracht een welkome bijkomstigheid. De 2.200 kilogram trekgewicht die voor de Arteon beschikbaar is, lijkt daarom ook eenvoudig te halen.

Conform verwachting

Ben je een Passat wel zat en wil je je onderscheiden, dan kies je voor de Arteon. Vanaf 40.250 euro rijd je er al Ã©Ã©n. Deze basisuitvoering is enkel te verkrijgen met de benzine- Ã©n dieseluitvoering met 150 pk op de voorwielen. De benzinemotor is enkel met een automaat te voorzien en van de diesel is ook een handgeschakelde 6-bak

beschikbaar. Standaard staat hij dan al op 17 inch lichtmetaal en zijn adaptieve cruise-control en climate control en lane-assist aanwezig. Een stap hoger op de ranking staat de Elegance. Ten opzichte van de standaarduitvoering zijn 18 inch wielen, sportstoelen en verschillende rij-instellingen een welkome optie. Elegance Business is het op Ã©Ã©n na hoogste uitvoeringsniveau dat je kunt kiezen. LED-verlichting, Apple-carplay Ã©n het erg fraaie digitale instrumentenpaneel zijn drie van de vele extra opties die standaard zijn.

De door ons gereden Business R staat aan de top van het gamma van de Arteon. Bestel je hem met de basismotorisering - met 150 pk en de 7-traps DSG-automaat - dan kost hij 43.776 euro. Zelfs dan is de 0 tot 100 kilometer per uur al bereikt in 8.9 seconden en is de top een lieve 220 kilometer per uur. Met de tweeliter zoals wij hem reden, heb je 280 pk en 350 Nm onder de rechtervoet. Dit vermogen is verdeeld over alle wielen en zorgt voor een acceleratie van 5.6 seconden naar de '100'. Met alle luxe aan boord kost de door ons gereden auto iets meer dan 68.500 euro. Hoewel dit een flink bedrag is voor een - op de Passat gebaseerde - auto, is dit conform de klasse waarin hij opereert.

Graag!

Volkswagen wil met de Arteon een auto op de markt zetten die moet concurreren met auto's die hoger op de ladder staan dan de Passat. Vooral qua uiterlijk scoort de auto op het meer premium-vlak en ook de rij-eigenschappen mogen er zijn. Helaas is het interieur niet anders dan die van de Passat, maar zit de binnenruimte juist mooi tussen die van de vierdeurs sedan en stationwagon in. Meer dan de CC is de Arteon een onderscheidend en meer dan ooit 'premium' auto van het Duitse merk. Wij hopen dan ook dat de Nederlandse autokoper veelvuldig kiest voor de Arteon, het liefst in deze dikste uitvoering uiteraard!

Plus

+ Onderscheidend uiterlijk
+ Echt wat anders dan de Passat
+ Ruim interieur

Min

- Hetzelfde interieur als de Passat
- Komt dicht bij premium-merken qua prijs