

Vergelijking

De naam die deze Passat draagt – CC – klinkt velen bekend in de oren, maar staat deze keer niet voor Coupé Cabriolet. Volkswagen past deze afkorting toe op de derde carrosserievariant van de Passat voor 'Comfort Coupé'. Alleen is de dubbele C nergens op het koetswerk te bespeuren. In het zakelijke segment is deze nieuwe auto een unieke verschijning, zoals ook onderweg werd opgemerkt. De meeste leaserijders hadden tot voorheen de keuze uit de sedan en de Variant, waarbij de CC vanaf heden ook leverbaar is.



Strakke belijning typeert de nieuwe trendy Volkswagen.

Om maar direct de bekende vergelijking te maken: de belijning van de CC is afgekeken van de Mercedes-Benz CLS, welke de norm in het segment heeft gezet. Om bij die vergelijking te blijven: de CLS kost 75 mille, de Passat CC is er voor minder dan de helft. De CC is leverbaar met twee dieselmotoren en drie benzinemotoren. Voor deze VW worden wel hogere prijzen gevraagd dan voor de andere twee carrosserievarianten, meestal met vergelijkbare uitrusting circa €2.000 meer. Voor een bepaalde doelgroep zal dit geen belemmering zijn om deze Comfort Coupé te gaan rijden. Wat houdt de CC dan nog tegen om naar de verkooptop te schieten?

Comfort Coupé

Deze derde variant op basis van de Passat is wel degelijk herkenbaar als een product uit de Volkswagen-stal. De neus heeft erg veel weg van de gewone Passat, bij de CC lijkt deze wel platgeslagen. Hierdoor kijkt de Comfort Coupé wat aggresiever de wereld in, ook door de lagere belijning en zijn flinke breedte. Toch heeft VW er wel werk van gemaakt, en heeft voor de CC zelfs de moeite genomen hem een geheel nieuwe koets te geven. De lengte is zelfs met vijf centimeter toegenomen ten opzichte van de sedan, daarnaast is de hoogte met drie centimeter afgenomen. De ontwerpers hebben bij deze vierdeurs Coupé wat meer bij de landgenoot BMW gekeken, zo zijn de flanken scherper gelijnd, wat een boeiend lijnenspel oplevert. Ook valt de raamlijn op, deze zit



Bekijks heb je (nog) wel met de CC.

ongewoon hoog, wat het glasoppervlak beperkt. De chroomaccenten zijn opvallender aanwezig dan bij de andere Passat's, en geven de CC een zakelijker voorkomen. Zo worden diverse nekken verdraaid bij het langsrijden van deze CC. Iedereen heeft lovende woorden voor het design dat Volkswagen op deze auto heeft toegepast.

De daklijn is mooi en gaat zelfs ver in de achterklep door. Het schuin oplopen en aflopen van de daklijn heeft echter wel consequenties voor het interieur, waarbij het in dit tijdperk meer lijkt te gaan over de looks dan de functionaliteit. De looks hebben hun missie niet helemaal gemist bij de CC, dankzij de lagere carrosserie zakt de luchtweerstand ook. Achteraan loopt de aflopende kofferklep uit in een discreet lipje. De klep lijkt op het eerste gezicht kleiner door een zwarte brede strip die bij het raam lijkt te horen. Vooral aan de achterzijde onderscheidt de CC zich van zijn familieleden. De lichtunits zijn opvallender en groter dan die van de sedan. Daarnaast heeft VW de voor- en achterraamlijsten in de portieren geschrapt. De CC heeft zoals gezegd iets afwijkende maten ten opzichte van de andere Passats. Opmerkelijk is hierbij dat de wielbasis van 2,71m wel gelijk bleef. De CC heeft in vergelijking met de sedan een wat grotere overhang.

Vierzitter

Het eerste mooie detail dat opvalt bij het openen van de deuren zijn de frameloze portieren van de CC. Voorin is de Comfort Coupé van VW op een lagere zitpositie na nagenoeg identiek aan sedan en variant. Het dashboard komt uit hetzelfde schap als de andere varianten. VW heeft zich alleen over specifieke aankleding, een aangepast instrumentarium en een nieuw stuurwiel gebogen. Die aanwezige zilverkleurige sierlijsten en witte dashboardverlichting zijn dominant aanwezig. De ergonomie is gelukkig hetzelfde als bij de andere varianten, hier was immers niets op aan te merken. We hebben ons enkel geërgerd aan VW's drang om een aantal zaken te ver door te ontwikkelen. Een elektronische parkeerrem bijvoorbeeld. Dat is handig. Spijtig alleen dat de werking niet altijd op intuïtie werkt. Je kan hem alleen deactiveren met je voet op het rempedaal en de gordel aan. En dat is nadat je de koppeling hebt moeten induwen om de auto gestart te krijgen. Geef ons maar een conventionele handrem.



Prima afwerking en dito materialen.

Het zitmeubilair is een schot in de roos. Zelfs zonder een dure optionele lederbekleding oogt het stijlvol, sportief en verzorgd. Daarnaast heeft dit demomodel sportstoelen meegekregen wat het zitcomfort verhoogt. En dat geldt eigenlijk voor de hele afwerking. Bovendien zitten de diep uitgesneden kuipjes uitstekend en zijn ze in meerdere richtingen prima instelbaar. Laag zitten is wel een must, gezien de lage daklijn. Als je hiervan gecharmeerd bent, zit je als gegoten in de CC.

Het tweede opvallende is de achterbank, welke bestaat uit twee zitplaatsen. Een opbergconsole en een

uitklapbare armsteun maken dat er duidelijk. Overigens moet je bij het instappen achteraan rekening houden met de omlaag getrokken C-stijl. En je valt wat dieper in de uitgesneden achterste zitplaatsen. Je wordt er stevig verankerd, maar je moet je knieën wat meer optrekken dan gebruikelijk. Tot 1,85m is de hoofdruimte voldoende omdat het dak behoorlijk bol is. Er is voldoende ruimte voor voeten en knieën, maar riant is hier een groot woord.

Bij het openen van het pakruim is het toch even verbazingwekkend hoe groot en diep, deze ruimte is. De bagageruimte is zeer praktisch van vorm en een meer dan gezonde 532 liter groot. Bovendien kun je de achterbank nog neerklappen, dit levert echter niet een perfect vlakke laadvloer op. Wil je grote voorwerpen inladen, dan ben je sowieso beter af met de gewone Passat; de CC heeft een wat compactere laadopening, maar dat is wat je voor lief neemt bij zijn looks.

Vertrouwd

De verwachtingen van de CC zijn hoog gespannen, maar al enigszins getemperd door het feit dat de CC onderhuids alle kenmerken van de sedan en Variant heeft. Dat is overigens geen zonde, daardoor beschikt de Comfort Coupé ook over de gereden 1.8 TFSI. Die motor, met 160pk en 250Nm, is een pareltje, en dat voor een instapper! De krachtbron is bijzonder lineair, soepel en alert. De prestaties mogen er immers zijn; de VW haalt hiermee een topsnelheid van 222km/u en accelereert naar 100km/u in 8,6 seconden. Een groot verschil met de brutale en slecht klinkende dieselcentrales (ja, ook mét common-rail) van de groep. Geslaagd tijdens de testperiode is het verbruik. De achttienhonderd heeft in de praktijk maar 8,2 liter per 100km nodig, en dat is prettige waarde zeker gezien de prestaties die geleverd worden. Ook het geluid dat de TFSI produceert is verbazingwekkend. De sportieve aspiraties kunt u achterwege laten bij het laten horen van de krachtbron, wij doelen vooral op de stilte in het interieur, ook op snelwegssnelheden. De versnellingsbak schakelt goed. De slagen zijn niet te lang, maar in sommige verzetten wat hakerig. Het zesde verzet is in de CC geen "overdrive", maar een echt bruikbaar verzet. Bij 120km/h in de zesde versnelling is er nog koppel genoeg voor een inhaalactie op de snelweg.



De bodemplaat wordt gedeeld met de andere varianten, zo ook het weggedrag.

Het onderstel van de Passat werd voor de gelegenheid voorzien van bredere sporen en een aangepaste afstelling. VW blijft hierdoor trouw aan de term Comfort Coupé. U hoeft zich dus niet aan een snoeiharde demping te verwachten. Integendeel, het comfort is overheersend aanwezig. Vooral grote oneffenheden worden goed afgevlakt, en verkeersdrempels kunnen verbazingwekkend hard genomen worden. De demping van kleine putjes en bulten blijft wat achter, zoals bij alle producten uit de VW-stal. Het resultaat voor de keuze van deze zachte(re) veren, harde dempers en dikke stabilisatorstangen heeft dus zijn uitwerking op de CC.

Het onderstel van de Passat werd voor de gelegenheid voorzien van bredere sporen en een aangepaste afstelling. VW blijft hierdoor trouw aan de term Comfort Coupé. U hoeft zich dus niet aan een snoeiharde demping te verwachten. Integendeel, het comfort is overheersend aanwezig. Vooral grote oneffenheden worden goed afgevlakt, en verkeersdrempels kunnen verbazingwekkend hard genomen worden. De demping van kleine putjes en bulten blijft wat achter, zoals bij alle producten uit de VW-stal. Het resultaat voor de keuze van deze zachte(re) veren, harde dempers en dikke stabilisatorstangen heeft dus zijn uitwerking op de CC.

Uiteraard blijft de CC in de bochten mooi vlak. Dit heeft de wagen mede te danken aan het wat lagere zwaartepunt en het bredere spoor waardoor VW de CC naar een niveau boven de Passat tilt zonder die toevoeging. Op een slecht wegdek zet de relatief korte wielbasis een demper op de pret. De koets heeft dan vanzelfsprekend de neiging om voor- en achteraan hevig uit te slaan. VW maakt voor de besturing gebruik van een elektromechanisch systeem. Hydraulische installaties verbruiken nu eenmaal meer, al voelt de nieuwe technologie nog wat kunstmatig aan. Het gevoel tussen stuur en voorwielen blijft redelijke goed, net als bij de andere Passat varianten. Het remsysteem voldoet ruimschoots, ook als je wat sportiever uit de hoek wil komen.

Tijdens de testperiode verschijnt de CC voor vele omstanders als nieuw op het toneel. De belangstelling was daarom groot, en dat is niet geheel onterecht. In de praktijk blijkt het design ook een keerzijde te hebben; de overzichtelijkheid bij inhaalmanoeuvres en inparkeren is beperkter. Tijdens een langdurige rit, vooral op de snelweg, profileert de Passat zich als erg fijne reiswagen. In één stuk door naar Zuid-Frankrijk lijkt voor de CC een peuleschil. Hier dragen vooral de fijne stoelen aan bij, maar ook de stilte uit het vooronder. Het nieuwe navigatiesysteem van Volkswagen verdient ook een pluim, deze is gebruiksvriendelijk te gebruiken en geven een fijne weergave van de bestemmingsroute. Daarnaast bezat het geteste exemplaar over Lane Assist. Deze toevoeging is bij de eerste toepassingen erg vreemd en onnatuurlijk. Een auto die je corrigeert bij het overschrijden van de belijning, daar hadden we ons vroeger niets van kunnen voorstellen!

Plus en minnen

Volkswagen ziet duidelijk brood in een dynamische afgeleide van z'n Passat, waarbij werd gespiekt bij Mercedes-Benz. De vierdeurs coupé deelt de techniek met de sedan en Variant, maar is door het merk uit Wolfsburg met een geheel specifiek koetswerk uitgerust. Lage zijruiten, een bolle daklijn en een hoog opgetrokken gordellijn zorgen voor een dynamische uitstraling, waarbij deze Passat niet meer als anonieme bolide door het leven gaat. Het is evenwel geen sportieveling, maar meer op comfort gericht. De toevoeging CC betekent hier dan ook Comfort Coupé.



De Passat CC lijkt direct een succes te worden voor VW.

De 1.8 TFSI past prima bij de CC. Hij is alert, soepel en met een gerealiseerd gemiddeld verbruik van iets meer dan 8 liter ook best zuinig. De CC toont zich comfortabel en tegelijk lichtvoetig, al heeft hij soms last van z'n relatief korte wielbasis en kan de demping van kleine oneffenheden beter. Het interieur biedt plaats aan vier volwassen inzittenden, wat toch iets is om rekening mee te houden. Het laat zich opmerken door z'n uitstekende afwerking en doordachte ergonomie.

Volkswagen vraagt voor de CC, in vergelijking met een gelijkwaardig uitgeruste sedan, een meerprijs van zo'n €2.000. Wij reden met de instapversie - de 160pk sterke 1.8 TSI turbo benzinemotor - waarbij



de importeur flink heeft geïnvesteerd in diverse opties waardoor deze uitvoering voor €51.060 de showroom mag verlaten. Maar laten we nu eerlijk zijn, een vanafprijs van € 36.990 is altijd nog slechts dan de helft van wat de goedkoopste Mercedes CLS kost. Als je gevoelig bent voor zijn looks, loop dan absoluut even de Volkswagen-showroom binnen!

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Fijne en stille krachtbron
- + Rijcomfort
- + Uitstraling

Min

- Instap voor én achter door lage daklijn
- Overzicht rondom matig
- Achterbank maar twee zitplaatsen