

Proef op de som

Het reisdoel is der Berliner Hauptbahnhof in het historische centrum van de Duitse hoofdstad. Vanuit Zwolle 1.200 kilometer heen en terug. Een flinke afstand, maar volgens de fabrieksopgave van Volkswagen zou de nieuwe Bluemotion-uitvoering van de Passat het makkelijk moeten kunnen halen op één tank brandstof. In de praktijk blijkt echter dat het opgegeven verbruik vaak moeilijk te realiseren is. Het retourtje Berlijn is een mooie aanleiding voor de proef op de som.



Commonrail

Afgelopen najaar heeft Volkswagen de tweede versie van het Bluemotion-motor in de Passat gelanceerd. Al is het even oppassen met de toevoeging 'twee', want de echte Bluemotion II komt komende zomer pas. Het grote verschil tussen de krachtbron in deze Passat en de versie die we eerder reden, is dat de tweeliter commonrailmotor nu als basis dient in plaats van de oude, bekende 1.9 TDI met pompverstuivertechniek. In de praktijk betekent dit dat je een paar pk méér tot je beschikking hebt – 110 pk in plaats van 105 pk – en dat het gelijkgebleven, maximale koppel eerder beschikbaar is en tevens over een groter bereik beschikbaar blijft.



Achter hetzelfde naamplaatje gaat een compleet andere motor schuil

Een bijkomend – maar zeker niet onbelangrijk – voordeel is dat de modernere techniek met zijn fijnere loopcultuur een stuk beter klinkt. Het rauwe geluid dat we eerder als vervelend ervoeren, is van het toneel verdwenen, of het moet zijn dat je het brommerige geluid bij lage toerentallen – dat het resultaat is van de schakeladviezen – niet prettig vindt. Dat is in ieder geval weer een plusje op het gebied van comfort, iets waar sowieso geen gebrek aan is bij deze in Comfortline uitgevoerde Passat.

De comfortstoelen zijn daarin wel het meest kenmerkend. Deze zachte, aangenaam zittende stoelen zijn uitermate goed verstelbaar. De bestuurder heeft zelfs de beschikking over elektrische verstelling van de

rugleuning en lendensteunen. Helaas moet de bestuurder het nog handmatig doen, maar dat doet aan het zitcomfort niets af. Voorts zijn zaken als cruise control, licht- en regensensoren (als onderdeel van de Comfortline) en zaken als navigatie met groot kleurenscherm en parkeersensoren rondom (als onderdeel van het Executive Plus Pakket) natuurlijk zeer comfortverhogend.

Los geht's

Onze comfortabele posities ingenomen hebbend, is het rond half zeven 's ochtends tijd om te vertrekken. De afgetankte Passat geeft vanwege een flinke snelwegrit de dag ervoor een actieradius aan van 1.450 km. Een bemoedigende waarde. Uiteraard zakt die waarde de eerste kilometers binnen de bebouwde kom snel. Ook al houd je je goed aan de schakeladviezen en laat je het start-/stopsysteem bij verkeerslichten zijn werk doen, je hebt nu eenmaal te maken met veel snelheidswisselingen en dat kost relatief veel brandstof.



Twee maal 600 km mag geen probleem zijn op één tank

Gelukkig stabiliseert de actieradius zich zodra we buiten de bebouwde kom terecht komen. De wegen zijn zo vroeg in het weekend nog lekker rustig en het eerste gedeelte verloopt dan ook zeer voorspoedig. Bij Bad Oeynhausen waar de E30 de bekende onderbreking heeft, moet het gas er even af, maar verder kunnen we tot de eerste stop bij Hannover gestaag doorrijden met de cruise control op 130 km/u. Het gemiddelde verbruik staat dan op 4,9 liter per 100 km en we liggen dus prima op schema.

Na het benen strekken en bakje koffie wordt het tijd voor de tweede helft van de heenreis. Nog steeds zijn de snelwegen mooi vrij. Zelfs het aantal immer aanwezige Baustellen is tot het absolute minimum beperkt. Dat betekent dan ook dat de cruise control volop benut kan worden, wat het verbruik natuurlijk alleen maar ten goede komt. Het is een prettig werkende functie, op het wijzigen van de ingestelde snelheid na. Dit kan middels een tikje tegen de hendel met trappen van 10 km/u. Wil je een kleiner sprongetje maken, dan moet je de hendel vasthouden, dat druist erg tegen je gevoel in. Word je een keer opgehouden door een voorligger, dan gaat het vertragen en versnellen al gauw met grotere stappen dan nodig en prettig is. De concurrentie leert dat kleine stapjes en grote stappen op een handiger manier met hetzelfde stuurstengeltje gemaakt moeten kunnen worden. Hoe dan ook voelt de Passat zich erg op zijn gemak en in het weer vlakker wordende landschap zakt het gemiddelde verbruik zelfs al tot 4,8 liter per 100 km.

Sehenswürdig

Vlak voor de Duitse hoofdstad opdoemt, wordt er nog steeds een Reichweite – de boardcomputer kent geen Nederlands – genoemd van 1.000 km. Met de afgelegde afstand erbij genomen, zou dit zelfs betekenen dat er 1.500 km op één tank afgelegd moet kunnen worden. Uiteraard is die 1.000 km weer berekend aan de hand van de laatste kilometers en niet realistisch voor een gevarieerde rit. Dat blijkt ook bij de daling die plaatsvindt op de lange Kaiserdamm en Bismarckstraße met zijn vele verkeerslichten. Met nog ongeveer 5/8 van de tankinhoud beschikbaar arriveren



Op enkele vierkante kilometer veel bezienswaardigheden, zoals der Bundestag

we tenslotte bij het architectonische wonder: der Berliner Hauptbahnhof. Een gigantisch glazen gebouw dat zowel in de lengte als breedte enkele honderden meters meet en waar de treinen elkaar kruisen op verschillende verdiepingen.

Gezien de voorspoed op de heenreis is er nog wat tijd om de nabije omgeving van het station te verkennen. Een snel rondje levert al een keur aan bezienswaardigheden op. De oude Reichstag – die tegenwoordig als Bundestag te boek staat –, de Brandenburger Tor en het Haus der Kulturen der Welt. Afgezien daarvan zijn binnen honderden meters vele bijzondere oude gebouwen en pronkstukken van de moderne architectuur te bewonderen. Helaas was de tijd te kort om het allemaal goed te bekijken.

Rückwärts

Ons oorspronkelijke doel, de trein waarmee onze passagier richting het Verre Oosten gaat reizen, is net vertrokken als we rond half vier in de middag de terugreis aanvaarden. Geholpen door het navigatiesysteem komen we vlot de onoverzichtelijke verkeerspleinen over en spoeden we ons naar de Autobahn. Bij veel mensen is de terugreis een verplicht nummer. De bestemming is bereikt, de tijd aldaar zit erop en dan wil je zo snel mogelijk naar huis. En dit keer was dat niet anders. Gezien het feit dat we slechts 3/8 van de tankinhoud verbruikt hebben op de heenweg,



De terugreis kan aangevangen worden met flink wat reserve

hebben we behoorlijk wat speling en besluiten we cruise control eens op 150 km/u te zetten. Naar ons idee een mooi compromis tussen enerzijds niet teveel verbruiken en anderzijds de afwezigheid van snelheidslimieten.

Dat idee strookt echter niet met de werkelijkheid. Op de eerste 100 km die we zo afleggen zakt het brandstofniveau zodanig dat ons opgebouwde reserve als sneeuw voor de zon smelt. Wanneer de nog te rijden afstand volgens het navigatiesysteem en de actieradius elkaar te dicht naderen, zien we ons genoodzaakt om toch maar weer over te gaan op de gemoedelijke snelheid van 130 km/u. Hiermee stijgt de marge weer wat en gezien de minimale tijdswinst die we met het hogere tempo volgens de navigatie boekten, zoeven we rustig verder richting de schnitzel met zigeunersaus bij een Raststätte nabij Hannover.

Verwachtingsvol

Afgezien van wat heviger weer met flinke wind en buien verloopt ook het laatste stuk van de rit heel goed en zo arriveren we rond negen uur 's avonds weer in het Zwolse. De complete rit van 1.200 km bleef gelukkig verstoken van onnodig oponthoud, waardoor de omstandigheden haast ideaal te noemen waren. We hebben ons tijdens bewuste rijgedrag geen moment druk hoeven maken over de haalbaarheid van de rit op één tank brandstof. Bij thuiskomst kan er volgens de boardcomputer zelfs nog 200 km zonder te tanken worden afgelegd.



5.0 liter per 100 km is een mooie waarde na bijna 1200 km

Uiteraard bevatte deze rit relatief veel snelweg, maar met wat meer verbruik dan nodig op de terugweg kunnen we toch tevreden zijn over de 1.400 km die we dus met één tank kunnen afleggen. Met de gemiddelde 5,0 liter per 100 km kunnen we de opgegeven fabriekswaarde van 4,9 liter per 100 km beslist reëel noemen. Met dat in het achterhoofd kijken we verwachtingsvol uit naar de Passat Bluemotion II die vanaf komende zomer leverbaar wordt en zelfs 4,1 liter per 100 km zou moeten kunnen halen.

Plus

- + Comfortabele stoelen
- + Verfijnde dieselmotor
- + Verbruik

Min

- Cruise control-stappen onhandig
- Toename verbruik boven 120 km/u
- Geen DSG mogelijk icm Bluemotion