



Max Veldhuis
7 maart 2020

Facelift volgens het boekje

De huidige generatie van de Passat oogde nog niet heel gedateerd. Desondanks vond Volkswagen het noodzakelijk om het nog immer populaire model van een aantal updates te voorzien. Wij gaan op pad met de Passat Variant, die een behoorlijk zware taak voor de boeg heeft.

Nog immer is de Volkswagen Passat een geliefde auto onder de zakelijke rijder. Hij oogt strak, representatief en degelijk. Bovendien biedt het model met name als Variant een zee van ruimte, waardoor vakanties geen enkel probleem zijn. Toch zien we een zorgwekkende trend voor dit model. Ten opzichte van 2015 zijn de verkopen in 2019 met iets meer dan een factor 7,5 gedaald naar 1.413 auto's. De belangrijkste boosdoener is zonder twijfel de SUV, die door de jaren heen alsmar populairder is geworden en de 'traditionele' stationwagon langzaam maar zeker heeft verdrukt. Met de facelift van de Passat moet het publiek weer lekker gemaakt worden voor de reguliere D-segmenter. Wij gaan op pad met de Variant in R-Line uitvoering om de wijzigingen te beoordelen.



Sportiever dan ooit

Wanneer je de Passat van buiten bekijkt, zul je zien dat het exterieur grotendeels gelijk is aan dat van zijn voorganger. De kleine wijzigingen die zijn aangebracht, zijn typerend voor een facelift: de bumpers zijn licht getoucheerd, de verlichting is net even een tandje strakker vormgegeven en je hebt bij het samenstellen van de auto keuze uit nieuwe designs voor de wielen. Toch blijft het niet alleen bij uiterlijk vertoon. De nieuwe Matrix-LED koplampen werken namelijk uitstekend en anticiperen bij grootlicht ruim op tijd op tegemoetkomend verkeer. Bij de achterlichten bestaat de verandering vooral uit een andere vormgeving, waarbij de dynamische knipperlichten een leuke toevoeging zijn. Als je de auto ontgrendelt gaan de lichten bovendien gefaseerd aan. We kenden dit al van Audi, maar het is leuk dat Volkswagen deze gimmick nu ook biedt.

Onze testauto is uitgerust met het R-Line exterieurpakket. Hierdoor oogt de Passat sportiever dan ooit tevoren. De bumpers zijn dikker aangezet en in de achterbumper zien we vier inzetstukken terug die uitlaten na moeten bootsen. Het ziet er dik uit, maar bij een koude start komt er onder de achterbumper slechts één rookpluimpje

vandaan. Dat stelt een beetje teleur, ook al is Volkswagen lang niet het enige merk dat zich van dergelijke show bedient. Desondanks is de R-Line in uiterlijk opzicht wel het overwegen waard. Het maakt de Passat iets jeugdiger, maar je kunt er nog steeds prima mee voor komen rijden bij klanten of collega's. Zeker in de kleur blauw van de testauto, Lapiz Blue genaamd, staat er een onderscheidende auto voor de deur. Met name in het licht komen de metallic deeltjes in de lak heel mooi tot hun recht.



Ruimte en kwaliteit

In het interieur van de Passat zijn de wijzigingen ongeveer net zo subtiel doorgevoerd als aan de buitenkant. De meest opvallende wijziging in het ontwerp is misschien wel dat het analoge klokje tussen de twee centrale luchtroosters op het dashboard het veld heeft moeten ruimen. Hier staat nu 'Passat' in lichtgevende letters. Dit oogt moderner, maar ergens vinden we het jammer dat het klokje -een huiselijk element in een verder vrij zakelijk interieur- verdwenen is. Uiteraard zijn er ook meer substantiële updates doorgevoerd, maar die moeten we vooral vinden in de multimedia aan boord. Het touchscreen en de 'virtual cockpit' zijn bij de tijd gebracht en de systemen werken nog

Volkswagen Passat Variant 1.5 TSI Elegance Business

weer sneller en vloeiender dan voorheen. De interface is, zoals we gewend zijn van Volkswagen, duidelijk en intuïtief. In de Passat kun je tegenwoordig ook draadloos Apple CarPlay gebruiken, wat maakt dat je met draadloos opladen geen kabeltje meer nodig hebt in de auto.

Van binnen is 'onze' Passat behoorlijk opgetuigd. In de R-Line uitvoering is het interieur voorzien van goed zittende sportstoelen met bijpassend logo en sportieve sierlijsten. Het geheel is mooi afgewerkt en de gebruikte materialen zijn van hoog niveau. Wat betreft de beschikbare ruimte is de Passat er niet op vooruit gegaan, maar dat hoefde ook niet. De achterpassagiers zitten riant zonder dat de inzittenden voorin aan ruimte in hoeven te boeten. Daarnaast biedt de kofferbak meer dan genoeg ruimte om met het hele gezin op vakantie te kunnen. Een praktisch minpuntje is dat de hoedenplank niet uit zichzelf mee omhoog beweegt wanneer je de achterklep opent. Maar goed, dat is een kleine moeite om zelf te doen.



Voor de lange afstanden



Het uiterlijk van de Passat mag dan misschien sportiviteit suggereren, in het rijgedrag komt dit niet terug. Zelfs met het R-Line pakket voert comfort overduidelijk de boventoon. Op de lange afstanden is het dan ook prima vertoeven in de Passat. Het is stil in de auto en oneffenheden in de weg worden vakkundig weggefilterd. Ook op hogere snelheden staat de stationwagen zijn mannetje. De 1.5 TSI biedt in de praktijk meer dan voldoende vermogen voor het dagelijkse verkeer en doet zijn werk op een geraffineerde manier. Met name onderin levert het blok gevoelsmatig veel trekkracht, 250 Nm bij 1.500 toeren per minuut. Een bijkomend voordeel is dat deze krachtbron in de praktijk behoorlijk zuinig is. De achilleshiel van de aandrijflijn is de DSG. Schakelacties verlopen vloeiend, maar de bak schakelt in de normale stand eigenlijk net wat te vroeg op. Daarnaast lijkt het bij het wegrijden alsof de koppeling wat laat aangrijpt, waardoor je er soms ineens vandoor schiet. In de sportstand blijft de DSG dan weer net te lang in de versnelling hangen. Het zijn kwaaltjes die bij nagenoeg ieder VAG-product met dit type versnellingsbak aanwezig zijn.

De automaat past wel bij het comfortabele karakter van de Passat. Wanneer je een bocht wat harder neemt, vindt de auto dat namelijk niet echt leuk. Ook het stuurgevoel is niet echt aanwezig, maar de besturing is wel mooi precies en direct. Overigens moeten we hierbij wel opmerken dat de testauto niet voorzien was van adaptieve dempers. Daarbij rijdt de Passat dankzij zijn lagere zwaartepunt wel degelijk beter dan een Tiguan. We begrijpen waarom Volkswagen voor deze afstemming heeft gekozen. De doelgroep is namelijk niet zozeer op zoek naar een stuurmansauto, maar wil vooral in alle comfort en ruimte lange afstanden af kunnen leggen. Bij de facelift van de Passat is er een belangrijke feature toegevoegd die dat laatste een stuk aangenamer maakt: Travel Assist, het semi-autonome rijstelsel van Volkswagen. Het werkt goed en houdt de auto keurig binnen de lijnen, zonder te gaan 'pingpongen' op de desbetreffende weghelft. Voor de echte veelrijder is dit systeem een behoorlijke aanwinst. Daarbij remt de adaptieve cruise control automatisch af voor bochten en rotondes, waardoor je in de praktijk het grootste deel van het werk door de auto kunt laten doen.



Tussen de wal en het schip

De Passat is niet echt goedkoop, zoveel mag duidelijk zijn. Opvallend is dat er geen enkele variant met handbak meer in de prijslijst staat. Als klant heb je de keuze uit zes motorvarianten, drie op benzine en drie op diesel. De krachtigste hiervan is de 2.0 TSI met 272 pk. De Variant is er vanaf 42.640 euro als 1.5 TSI met DSG in de 'Comfort Business'-uitvoering. Zaken als LED-koplampen, lichtmetalen wielen en navigatie zijn dan al inbegrepen. Onze testauto is een 'Elegance Business R', die voor ongeveer twee mille extra meteen is voorzien van het R-Line exterieurpakket, de LED Plus koplampen en het digitale instrumentarium met groot navigatiescherm. In aanvulling daarop zijn onder meer een panoramadak, sfeerverlichting en het R Line-interieurpakket aangevinkt, wat de prijs opdrijft naar iets meer dan 50.000 euro. Je bent dan wel van bijna alle gemakken voorzien.

Wat betreft de prijsstelling blijft de Passat onder auto's als de A4, C-Klasse en 3 Serie gepositioneerd. Een vergelijkbaar uitgeruste Talisman of Insignia is dan weer net iets goedkoper. Opvallend genoeg is een Skoda Superb Combi tegenwoordig ongeveer

even duur als een Passat Variant. Al met al is de Volkswagen in dit segment dus niet bepaald een koopje, maar hij biedt relatief gezien zeker nog waar voor zijn geld. Een serieuze concurrent voor de Passat Variant komt echter ook uit eigen huis: de Tiguan (Allspace). De prijzen van de twee modellen zijn namelijk behoorlijk vergelijkbaar.



Kannibalisme?

In het laatste stukje van de vorige pagina zit meteen het belangrijkste pijnpunt: de SUV die naast de Passat Variant in de showroom staat is nagenoeg even duur. Langzaam maar zeker zie je tegenwoordig meer Tiguans dan Passats in het straatbeeld. Jammer, want de Passat Variant is een erg fijne auto die er na zijn facelift alleen nog maar beter op is geworden. De ruimte en het comfort zijn gebleven, maar hij ziet er net iets dynamischer uit en aan boord vinden we de meest recente versies van de multimedia en rijhulpsystemen. Een facelift volgens het boekje dus, waarbij de kwaliteitsbeleving van Volkswagen gehandhaafd blijft. De Passat is en blijft een praktische allemansvriend die bovendien beter rijdt dan een Tiguan ooit zal doen. Het is alleen nog maar de vraag of die eigenschap kan voorkomen dat er straks een vorm van



kannibalisme plaatsvindt in het aanbod van Volkswagen.

Plus

- + Kwaliteitsbeleving
- + Beschikbare ruimte
- + Comfortabel

Min

- Nukkige DSG
- Nog altijd relatief duur