Dirk-Jan Dalhuisen
17 maart 2012

Gepaste afstand

Was dat even schrikken! Als een gedoodverfde degradatiekandidaat die onverwacht aan de top meedoet, zo verraste het anders zo behoudende Volkswagen in 2008 met de bloedmooie Passat CC. Vloeiend gelijnd, gebalanceerd ontworpen, duidelijk geÃ¯nspireerd op de Passat van Jan en alleman, maar toch met een heel eigen gezicht. Uiteraard werd de vierdeurs coupÃ© door velen bejubeld als Volkswagens mooiste in jaren. Diezelfde Passat CC is niet meer. Na een handjevol wijzigingen aan de normale Passat onderging de Passat CC hetzelfde lot. Als dank voor bewezen diensten mag 'ie nu gepaste afstand nemen van de gewone Passat en - zonder diens naam - als CC dichter naar topmodel Phaeton groeien.

Verdeelde meningen

Zo'n stap heeft heel wat om het lijf en daarom geeft Volkswagen de CC een zetje in de rug. Een zet die verder gaat dan alleen het doorsnijden van de familiebanden met de Passat, waarover later meer. Want ook al slikt Volkswagen de naam van haar populaire middenklasser nadrukkelijk in, uiterlijk is de CC natuurlijk niets meer of minder dan een facelift van de CC uit de tijd dat 'ie de naam van de Passat nog mocht dragen. In navolging van de Passat en de Phaeton kreeg ook de CC het inmiddels alom uitgesmeerde familiegezicht aangemeten - een modificatie waarover de meningen verdeeld zijn. Weliswaar laten de voorname, imposante neus en de strakke derriÃ¨re er geen twijfel over bestaan dat de CC de luxueuze Phaeton in het vizier heeft; tegelijk heeft de facelift het gelikte, welvende lijnenspel van weleer de kop gekost. Het prachtige silhouet liet Volkswagen gelukkig onaangeroerd. Al met al ziet de CC er daardoor nog altijd aantrekkelijk uit; feit is wel dat het samenspel van vloeiende

coupÃ©vormen en zakelijke, strakgetrokken details je moet aanspreken. Of de CC er smaakvoller op is geworden, laten we daarom maar in het midden.

Phaeton-aspiraties

Prijstechnisch is de CC in elk geval iets naar de Phaeton toe gekropen, ook al vertegenwoordigt het gapende gat tussen de prijsniveaus van beide auto's nog altijd grofweg de waarde van een instap-CC. Zo'n prijsverhoging moet natuurlijk ergens vandaan komen en daarom komt de CC voortaan completer uitgerust de Emder fabriek uit. In een ComfortCoupÃ© - verwar de typenaam niet met die van een cabrio met stalen klapdak! - mag het de inzittenden uiteraard aan niets ontbreken en daarom behoren zaken als climate control en een fijne audio-installatie tot de standaarduitrusting. Vanbuiten imponeert de CC met standaard bi-xenon en lichtmetaal met een minimale doorsnede van 17 inch. Om ook het rijden tot een

genoegen te maken, staat iedere CC (afhankelijk van de motorisatie) op een sport- dan wel adaptief onderstel. Opties als tweekleurig leder, stoelventilatie en een massagefunctie staan ter wille om de ultieme Phaeton-beleving te creÃ«ren. Ook achterin is de CC niet vies van Phaeton-aspiraties, getuige de flinke beenruimte en de twee individuele zitplaatsen (voor 310 euro extra kan er een vijfde passagier mee, al is het zitcomfort van de buitenste passagiers hieraan niet besteed). Voor een lang weekend golfen schrikt de CC met 532 liter bagageruimte evenmin terug.

Met beide benen op de grond

Zo bijna vanzelfsprekend als je je door zulk gerief in een Phaeton waant, zo snel word je ook weer met beide benen op de grond gezet: Ã©Ã©n blik op het dashboard en de illusie in een Phaeton te verblijven spat als een zeepbel uiteen. Heb je net het idee met de CC iets bijzonders te besturen, zit je nog steeds tegen dat oude vertrouwde

Passat-interieur aan te kijken. Niets ten nadele van dat dashboard (al is hard plastic her en der natuurlijk not done in een 'executive'), maar het knaagt wel een beetje wanneer je er door iets als het beperkte zicht naar achteren aan moet worden herinnerd dat je toch echt met een CC onderweg bent. CitroÃ«n laat met de DS5 bijvoorbeeld zien hoe het Ã³Ã³k kan - de ergonomische consequenties daargelaten. Over ergonomie gesproken: in de fraaie coupÃ©lijnen van de CC schuilt het gevaar dat je onbedoeld wel eens iets over het hoofd wilt zien. Desgewenst kan de CC zichzelf daarom bijvoorbeeld in een parkeervak sturen of je waarschuwen voor objecten in de dode hoek. Opties die bij de CC zeker een overweging waard lijken: niet alleen met je ogen, maar ook op het gehoor krijg je maar weinig mee van wat er om de CC heen gebeurt. Volkswagen heeft het geluidsniveau aan boord namelijk tot een - bijzonder aangenaam - laag peil terug weten te dringen.

Dikke maatjes

Dat Volkswagen daarin geslaagd is, komt eens te meer aan het licht als je de tweeliter TDI - het kloppend hart van onze CC - start. Buiten de auto hoor je duidelijk (doch niet hinderlijk) dat er een diesel aan het werk is. Stap in, trek het portier achter je dicht en dat geluid is bijna volledig verdwenen. Veelbelovend voor een auto als de CC, waarin sportiviteit ondergeschikt is aan het rijcomfort. Want ook al is de besturing (prettig) verzwaard, ligt de CC als een blok op de weg en moet het onderstel zelfs doorgaan voor een sportonderstel, de CC is vooral een comfortabel rijdende en sturende auto, niet te beroerd om non-stop naar Zuid-Frankrijk te cruisen. Dat non-stop mag je van Volkswagen zelfs letterlijk nemen: de BlueTDI (die voldoet aan de Euro 6 emissienorm) zou met een verbruik van 1 op 20 ruim 1.400 km op een tank af kunnen leggen. En inderdaad: als je de adviezen van de schakelindicator opvolgt, kom je daar aardig in de buurt. Verbruiksfanatici zijn al snel dikke maatjes met die indicator, waar doorrijders 'm juist vaker zullen overrulen. Ben je namelijk gehoorzaam aan de pijl voor je neus, dan hebben de 140 paarden onder de kap net even langer dan gewenst tijd nodig om op gang te komen. Daardoor mis je de souplesse die je bij een auto van dit niveau eigenlijk verwacht. Een fractie later opschakelen helpt het hele probleem om zeep: de motor pakt veel mooier op en presteert naar behoren; overdadig noch onderbemeten.

Ruiken aan de upper class

Afstand nemen van de Passat en dichter naar de Phaeton kruipen; het is een nobel streven. Getuige het opgefriste uiterlijk en de (standaard) vierzits configuratie lijken het geen loze ambities. Rijden met de CC versterkt dat gevoel: de vierdeurs coupÃ© voelt niet alleen heel solide aan, ook de stilte en het rijcomfort staan op imponerend niveau. Prijstechnisch en motorisch staat de Phaeton echter nog steeds op eenzame hoogte en is de CC duidelijk meer down to earth. Dat de CC nog altijd een afgeleide van de Passat is, komt wel het duidelijkst terug in het dashboard. Rationeel is daar weinig mis mee, maar het doet wel afbreuk aan het gevoel iets bijzonders te rijden. En dat is jammer, want juist dat gevoel zou de CC moeten overbrengen - waar 'ie verder overigens heel aardig in slaagt. Want ook al is de CC nog steeds heel veel Passat en maar een heel klein beetje Phaeton, na wat plussen en minnen kun je er niet omheen dat de CC je, mÃ©Ã©r dan een 'plebs-Passat', aan de upper class kan laten ruiken.

Plus

+ Chique uitstraling
+ Hoogstaand rijcomfort
+ Ruim interieur

Min

- Dashboard niet onderscheidend
- Carrosserie slecht te overzien
- Lage instap achterin