



Dirk-Jan Dalhuisen
7 april 2015

Happen naar premium

Ken je ze nog, die reclames waarin kleine jochies ijverig happen naar een onbereikbare plak ontbijtkoek van een niet nader te noemen koekenbakker? Je zou dat lijntje zã³ kunnen doortrekken naar het automobiele strijdtoneel, waar fabrikanten en masse happen naar een plekkie in de premiumklas. Vooral in de zakelijke middenmoot is het raak: Ford heeft zich in het zweet gewerkt om de nieuwe Mondeo een treetje hogerop te krijgen en Volkswagen aast met de nieuwe Passat eveneens op een felbegeerd plekje tussen het overbekende Duitse trio A4, 3 Serie en C-Klasse. Met de kersverse titel Auto van het Jaar 2015 op zak mag deze maagdelijk witte Passat Variant laten zien wat 'ie daarvoor in huis heeft.



Minder gewicht, meer body

Om te beginnen een zeer strak gelijnd koetswerk. Dat heeft de nieuwe Passat natuurlijk van geen vreemde: ook de vorige generaties Passat zaten strak in hun vel. Maar zie je de nieuwe Passat zo naast z'n voorloper staan, dan spot je naast overduidelijke overeenkomsten ook een aantal verschillen. Hoewel de nieuwe Passat 90 kg lichter is dan de vorige, heeft 'ie behoorlijk meer body: de auto is lager en breder en zo komt 'ie ook op je over. Langs de zij- en achterkant oogt 'ie nog wat braafjes (hier lijkt type 'B8' nog het meest op de vorige B7), maar de nieuwe neus maakt dat de nieuwe Passat desondanks een behoorlijk indrukwekkende uitstraling heeft. Uiteraard blijft dat wel allemaal netjes binnen de grenzen van het ingetogene, want de heren uit Wolfsburg willen natuurlijk niemand voor het hoofd stoten. Het rebelse 'wit op grijs' van onze testauto zal dan ook wel een rariteit blijven...

Door het herkenbare ontwerp van de zij- en achterkant lijkt de nieuwe Passat op het eerste gezicht misschien niet meer dan een subtiele doorontwikkeling van het afgelopen model. Maar vergis je niet, want onder die vertrouwde jas gaat meer

Volkswagen Passat Variant 1.6 TDI Comfortline

technologische vernieuwing schuil dan je in eerste instantie zou verwachten. Zo houdt Area View de omgeving van de auto in de gaten door middel van vier camera's, helpt de file-assistent de Passat zonder ongelukken de file door en neemt Park Assist je bij inparkeren het stuurwerk uit handen. Ook biedt Volkswagen de Trailer Assist aan, die het manoeuvreren met een aanhanger vereenvoudigt; handig voor wie er regelmatig met de caravan op uit trekt. Zomaar wat rij-assistenten waaruit blijkt dat de nieuwe Passat alles biedt wat je anno 2015 mag verwachten. Houd er trouwens wel rekening mee dat je voor de meeste hulpsystemen de knip mag trekken.



Plundra-proof

In het interieur van de nieuwe Passat Variant zie je aan alles dat de auto is gebouwd voor de echte kilometervreter. Dat begint al bij de ruimte: eigenlijk is het bij deze inmiddels achtste generatie Passat al niet eens meer noemenswaardig dat de bewegingsvrijheid zowel voor- als achterin in Ã©Ã©n woord gigantisch is. Ook de bagageruimte is met 650 liter van het riante soort. En wil je je Passat helemaal Plundra-proof maken, dan klap je met een hendel eenvoudig de achterbank neer,

waarna de ruimte bijna verdrievoudigt tot een kleine 1.800 liter. Dankzij de dubbele bodem kun je ook onder de vloer nog de nodige spullen kwijt. Nog zoiets praktisch is het Easy Open-systeem: een sensorgestuurde achterklep, die zich met een voetveeg onder de achterbumper laat openen. Handig als je regelmatig met je handen vol boodschappen komt aanlopen. Kost je alleen wel weer 731 euro extra.

In ergonomisch opzicht is de nieuwe Passat een Volkswagen ten voeten uit. Details als de 'doorlopende' ventilatieroosters zorgen weliswaar voor wat schwing in het interieur en tegen meerprijs is een volledig digitaal instrumentenpaneel met gelikte graphics verkrijgbaar, maar onder de streep ademt het dashboard vooral rust en doelmatigheid. Hoe doordacht de nieuwe Passat in elkaar steekt, merk je bijvoorbeeld aan de logica waarmee alle knoppen en functies zich laten bedienen. Diezelfde logica vind je ook terug in de overzichtelijke menustructuur van het infotainmentsysteem. Tel je daar de voortreffelijke afwerking, de mooie materialen en de goede ondersteuning van de uitgebreid verstelbare stoelen bij op (achter het stuur zit je zelfs op een speciale ergoComfort-stoel), dan kun je niet anders concluderen dan dat het met de nieuwe Passat heel aangenaam kilometers maken is.



Drie smaakjes

Volkswagen biedt de nieuwe Passat aan in drie bekende smaakjes. Instappen doe je met de Trendline, terwijl je voor meer verwennerijen beter naar de chique Highline - met standaard onder meer adaptieve cruise control, stoelverwarming en gedeeltelijk lederen bekleding - kunt uitwijken. Wij testten de versie die daar precies tussenin zit: de Comfortline. Die uitvoering doet z'n naam eer aan, want comfort biedt de Passat volop. Naast de prettige zitpositie en de eerder genoemde binnenruimte uit zich dat ook in een goede uitrusting. Van die uitrusting mag je trouwens ook best wat verwachten, want prijstechnisch staat de nieuwe Passat een behoorlijke tree hoger op de ladder dan een vergelijkbare Ford Mondeo of Mazda6, om maar een dwarsstraat te noemen.

Bij het optionele sportonderstel onder onze testauto kun je zo je vraagtekens zetten. Het maakt de auto wat stugger en dat past niet echt bij de verder zo comfortabele aard van het beestje. Het verschil met het standaardonderstel hebben we niet kunnen testen, maar het zou ons niet verbazen als die laatste in een onderling vergelijk beter uit de verf komt. Ondanks het comfortabele karakter schuwt de Passat het vlottere

bochtenwerk overigens niet: waar de vorige Passat in bochten nog wel eens moeite had om op koers te blijven, voelt de jongste versie een stuk lichtvoetiger aan. Bij het aansnijden van een bocht kun je gerust wat meer snelheid vasthouden zonder dat er meteen onderstuur optreedt. In dat opzicht heeft de Passat absoluut flinke stappen gemaakt.



Echte Volkswagen

Dat de rijeigenschappen van de Passat verder zijn verbeterd, betekent echter niet meteen dat Volkswagen nu schaamteloos het territorium van BMW betreedt. Daarvoor ontbreekt het de Passat bijvoorbeeld aan stuurgevoel. Op dat punt is de Passat namelijk een echte Volkswagen: hij stuurt mooi precies en direct, maar het blijft altijd een tikkie afstandelijk. Wie het maximale rijplezier uit de Passat wil halen, kan de 1.6 TDI bovendien beter links laten liggen. Niet dat de instapdiesel slecht presteert, maar zeker in een auto als de nieuwe Passat, die met zoveel gemak kilometers asfalt verslindt, is het af en toe best prettig als je wat vermogensreserves kunt aanspreken en dat is precies waar het voor de 1.6 TDI zo'n beetje ophoudt. Het blok voldoet, maar ook

niet meer dan dat. Voor net dat beetje extra is de Passat er gelukkig ook als 2.0 TDI met 150, 190 of zelfs 240 pk, waarvan die eerste twee - net als deze 1.6 TDI - met 20% bijtelling te rijden zijn.

Toch valt er verder goed met de 1.6 TDI te leven. Het blok draait zonder herrie z'n rondjes en dat zien we ook wel eens anders bij een instapdiesel. Daarnaast werd de TDI wat sterker en dat zorgt, in combinatie met het afgenomen gewicht, voor verbeterde prestaties: de top ligt nu op 204 km/h en de sprint van 0 tot 100 km/h neemt exact elf tellen in beslag. Wanneer je de schakeladviezen opvolgt, pakt de 1.6 TDI bovendien zonder brommen op, al moet 'ie helemaal onderin wel even een korte aanloop nemen voordat 'ie de vaart erin zet. Aan toeren maken heeft de TDI echter een broertje dood en daarom is het goed om te weten dat het blok vanaf zo'n 1.500 rpm gelukkig goed op stoom komt. Pas wanneer je even vlug wilt inhalen, merk je dat de 1.6 TDI op z'n tandvlees loopt. Dat is meteen één van de grootste beperkingen van deze TDI. Daar staat tegenover dat je met een normale rijstijl vrij eenvoudig een verbruik van 1 op 18 kunt scoren, waardoor je op één tank een kleine 1.200 km kunt overbruggen.



Nachtmerrie

Auto van het Jaar word je natuurlijk niet zomaar en na een paar dagen sturen begrijpen we best waarom de jury deze titel dit jaar aan de nieuwe Passat heeft toegekend. Want wat we vorig jaar al over z'n kleinere broertje - de Golf Variant - schreven, geldt onverminderd voor de nieuwe Passat: wat zit deze auto verschrikkelijk goed in elkaar! De kwaliteitsbeleving staat op zeer hoog niveau, het rij- en bedieningsgemak is voorbeeldig en het ruimteaanbod enorm. Een echte allemansvriend dus, die desgewenst bovendien te verkrijgen is met allerlei moderne en handige hulpjes die het rijden verder veraangenamen.

Als we het hoge prijsniveau even buiten beschouwing laten, is er eigenlijk geen enkel punt waarop de nieuwe Passat steken laat vallen, of het moet het wat stugge sportonderstel zijn. Gelukkig zit je daar niet aan vast; het standaardonderstel lijkt ons het betere (en goedkope) alternatief. Motorisch ligt dat juist net omgekeerd: tegenover je boekhouder is de 1.6 TDI misschien wel het best te rechtvaardigen, maar wanneer je budget het toelaat, komt de Passat nog het best tot z'n recht met een sterkere 2.0 TDI.

Volkswagen Passat Variant 1.6 TDI Comfortline

Puntje bij paaltje zou de nieuwe Passat, ondanks z'n stevige prijskaartje, wel eens meer dan ooit de nachtmerrie van het Duitse premiumtrio kunnen zijn...

Plus

- + Kwaliteitsbeleving
- + Rij- en bedieningsgemak
- + Ruimteaanbod

Min

- Aan de prijs
- Stug sportonderstel
- 1.6 TDI mist 'beetje extra'