



Volkswagen Passat

De nieuwe standaard

Autotest | Dit is de nieuwe Volkswagen Passat. En dat is niet zo voor de hand liggend als het lijkt. De voorgaande generatie was namelijk een doorontwikkeling van het model daarvoor. Daarom vroeg menigeen zich af hoe "nieuw" die auto daadwerkelijk was. De nu gepresenteerde achtste generatie is vanaf een blanco vel papier geheel opnieuw ontwikkeld. Het doel was namelijk om de Passat tot nieuwe standaard in zijn klasse te verheffen. Is dat gelukt?

Echt moeilijk is het niet om de Volkswagen Passat tot standaard in zijn klasse te maken. Die positie bekleedt de auto namelijk al sinds mensenheugenis. De Passat dankt die titel grotendeels aan zijn reputatie, maar uiteraard moet iedere nieuwe generatie zichzelf wel opnieuw bewijzen.

En een blik op het nieuwe koetswerk is voldoende om te zien dat de Passat een grote stap vooruit heeft gemaakt. De auto oogt slank, elegant en royaal geproportioneerd. In feite is de nieuwe Passat echter een fractie kleiner dan de vorige generatie. De overhang voor- en achter is geringer geworden, waardoor de wielbasis en dus de binnenruimte fors kon toenemen. Daarbij is de onderhuidse techniek simpelweg compacter geworden en daarom bleef meer interieurruimte over.



Ruimte

Het resultaat is overduidelijk: de binnenruimte is bijna overweldigend! De ruimte voorin is royaal en dankzij de vele verstelmogelijkheden zitten bestuurders van uiteenlopend postuur perfect. Het zal niet opvallen tijdens een korte rit bij de dealer; maar ook na een lange dag sturen zitten de stoelen opmerkelijk goed.

De ruimte achterin is ronduit spectaculair te noemen; er zijn limousines die achterin minder beenruimte bieden! Ook de bagageruimte is met 586 liter enorm.

De achterklep is, ook bij de sedan, elektrisch bedienbaar.



Om het gevoel van ruimte te vergroten is het dashboard niet om de bestuurder en passagier heengebouwd. In plaats daarvan is het dashboard recht en "plat". Van uiterst links naar rechts loopt een lijn, met daarin een "wagenbreed" luchtrooster, om de breedte van het interieur nog eens te benadrukken.

Uitrusting

De atmosfeer in de cabine is opgeruimd en eenvoudig. De nieuwe Passat maakt duidelijk dat luxe iets is voor de inzittenden en niet om indruk te maken op de buitenwacht. Het aantal knoppen en tierelantijntjes is gering, maar desondanks is de auto (optioneel) uit te rusten met alles wat Volkswagen aan luxe- en veiligheidsvoorzieningen in huis heeft.

Bijzonder voor de Passat is een klimaatcontrolesysteem met drie zones (links, rechts, en achter). Het optionele audiosysteem van specialist DynAudio klinkt uitstekend.



Het navigatiesysteem is voortaan voorzien van online-functies waarmee onder andere "live" verkeersinformatie in de routes kan worden verwerkt. Iedere nieuwe Volkswagen geeft continu zijn positie door aan een centrale computer en aan de hand van de actuele snelheid kan continu verkeersinformatie worden doorgegeven aan andere automobilisten. Een andere functie van "Car Net" is het verstrekken van actuele brandstofprijzen, zodat de Passat-rijder eenvoudig het voordeligste tankstation in de buurt kan bezoeken.

Daarnaast biedt Volkswagen "Mirror Link" aan op de Passat. Middels Mirror Link verschijnt de uitvoer van een Android smartphone op het beeldscherm van de auto. Op die manier is de telefoon het brein en hoeft de auto alleen maar een beeldscherm te verstrekken. Dat is een slimme oplossing voor goedkope auto's, maar gevoelsmatig wat misplaatst op de chique Passat.



Rijden

Volkswagen stelt dat de Passat meer karakter toont dan voorheen en suggereert daarom een testroute vol haarspeldbochten en slingerende binnenweggetjes. Maar, al snel blijkt dat hier niet het sterke punt van de Passat ligt. De Passat heeft een uitstekende wegligging, maar is zeker geen sportieve of opwindende auto. Wat de Passat kenmerkt is dat de prestaties met groot gemak worden geleverd.



Het lijkt nauwelijks uit te maken hoe snel een bocht wordt gestuurd; de Passat geeft geen krimp. Het maakt niet uit hoe slecht het wegdek is; de Passat blijft stabiel alsof het een pasgelegde asfaltweg is. Dit geeft een groot gevoel van superioriteit, maar het houdt ook een risico in. Omdat de Passat probeert een zekere afstand tussen de techniek en de bestuurder te creëren, is het onduidelijk waar de grenzen liggen en verrast de auto wanneer het een keer te hard gaat.

Diesel

Als vanouds is de Passat leverbaar met een 2.0 TDI motor. Deze inmiddels vertrouwde dieselmotor is wederom verfijnd en levert nu nog betere prestaties bij een nog lager verbruik. Ook bij deze motor geldt dat de Passat zichzelf zo veel mogelijk probeert weg te cijferen: de krachtbron doet zijn werk geheel onmerkbaar. Het geluidsniveau ligt aangenaam laag en zolang het toerental boven de 1.200 tpm wordt gehouden, is altijd voldoende vermogen beschikbaar.



Zelfs op een uitdagend parcours werd zonder enige moeite een testverbruik van 4.9 liter per 100 km gerealiseerd (fabrieksopgave: 4.1 liter per 100 km).

BiTurbo

Naast de "gouwe ouwe" 2.0 TDI, is voortaan ook een "2.0 BiTDI" leverbaar. Zoals de naam al aangeeft, is deze voorzien van twee turbo's die elkaar aanvullen. Een kleine turbo assisteert bij een laag toerental, omdat op dat moment nog onvoldoende uitlaatgassen beschikbaar zijn om de grotere turbo aan te drijven. Zodra het toerental oploopt, springt de grote turbo bij. Op deze manier wordt niet alleen het "turbogat" (plotseling wegvallen of toenemen van vermogen) voorkomen, maar is de motor uiteindelijk nog sterker.



De BiTurbo diesel is goed voor 240 pk en een koppel van liefst 500 Nm. Om er voor te zorgen dat de Passat BiTDI niet de klinkers uit iedere straat rijdt (0 naar 100 km/u kost 6.1 seconden), is de auto standaard voorzien van vierwielaandrijving. Bovendien is ook een automaat met dubbele koppeling standaard.

Al vanaf de eerste meter is merkbaar hoe sterk de BiTurbo is. De auto reageert meer dan alert op het gaspedaal en de geringste beweging van de rechtervoet is goed voor instant acceleratie. Daarbij presteert de BiTDI met veel meer gemak dan de gewone dieselmotor en dat geeft een gevoel van superioriteit dat tot nu toe ongekend was voor een auto als de Passat.



Echter: bij de Passat gaat het niet om "domme kracht" of "indruk maken". Wat de BiTurbo bijzonder maakt, is dat deze ook meer comfort biedt dan de gewone

diesel. Bij een kalme rijstijl is de BiTurbo daarom minstens zo indrukwekkend als bij hard rijden. En wanneer kalm wordt gereden, blijft het verbruik aangenaam laag. Zelfs op een zeer veeleisend testparcours kwam het gemiddelde testverbruik uit op 5.9 liter per 100 km (fabrieksopgave: 5.3 liter per 100 km). Dat is slechts een liter meer verbruik voor 100 paardenkrachten extra.

Conclusie

Zet de achtste generatie van de Volkswagen Passat opnieuw de standaard? Ja, zonder enige twijfel. De Passat gaat namelijk welhaast perfect met de tijd mee. Zo straalt de nieuwe Passat zelfvertrouwen uit, zonder dat de auto opvallend is. De Passat is snel en luxueus, maar straalt elegantie en eenvoud uit; precies wat anno 2014 van een zakenauto wordt gevraagd.

Technisch gezien is de Passat niet vernieuwend of revolutionair. In plaats daarvan bundelt de Passat de laatste stand van de techniek met ongekennde verfijning, en maakt dit toegankelijk voor een groot publiek. Ook de stijl en uitrusting die tot nu toe alleen was voorbehouden aan "premium" auto's worden met de nieuwe Passat gemeengoed. En dat is precies hoe een standaard wordt gezet. ■



Specificaties

Volkswagen Passat 2.0 BiTDI Highline 4Motion DSG

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	477 x 183 x 146 cm
Wielbasis	279 cm
Gewicht	1.621 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.200 kg
Tankinhoud	66 l
Bagageruimte	586/1152 l
Bandenmaat	215/55R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	240 pk @ 4000 tpm
Koppel	500 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,1 sec.
Topsnelheid	240 km/u
Verbruik gemiddeld	5,3 l / 100 km
Verbruik stad	6,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	143 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 56.450,-
Prijs instapmodel	€ 33.690,-