



Volkswagen Passat GTE

Tegen de stroom in

Autotest | Elektrische auto's zijn voor idealisten die de wereld willen verbeteren en bereid zijn daar de prijs voor te betalen. Hybrides zijn voor gierigaards die rijplezier graag verruilen voor financieel voordeel. Volkswagen zegt nu een auto te introduceren die een einde maakt aan deze vooroordelen. Wat maakt de "Passat GTE" anders?

Het eerste voordeel van de Passat GTE is dat hij er uitziet als een Passat. Bij de vormgeving van traditionele elektrische auto's staat de stroomlijn voorop om optimaal te kunnen presteren. Dat is nuttig, maar het schreeuwt uit dat het een alternatieve auto is. Voor sommige kopers is dat een bonus, anderen willen liever niet te koop lopen met hun keuze.

Ook niet onbelangrijk: de Passat GTE is er als sedan en als stationcar; en met dat laatste is Volkswagen uniek. Uiterlijk verschilt de GTE slechts op details van de andere Passats. Zo heeft de dagrijverlichting een C-vorm en zijn accenten rondom de grille uitgevoerd in het blauw.



Van achteren gezien lijkt het alsof de Passat GTE twee brede uitlaten heeft, maar gezien het groene karakter van de auto mag het duidelijk zijn dat dit slechts voor de sier is.

De aansluiting voor de stekker om de auto op te laden is verstopt achter de grille, in de neus. Wat Autozine betreft is dat een onhandige keuze. Het verplicht vooruit inparkeren, hetgeen lastiger manoeuvreert en vervolgens gevaarlijker is bij uitrijden.

Ruimte en uitrusting

De (lithium ion) accu's die nodig zijn voor de elektrische aandrijving zijn ondergebracht onder de vloer, net voor de achterwielen. Daardoor maken ze geen inbreuk op de binnenruimte. De bagageruimte van de GTE is net zo groot als die van iedere andere Passat. Wel is de brandstoftank iets kleiner (50 i.p.v. 66 liter).



Ook de uitrusting is gelijk aan die van een gewone Passat. Dat is goed nieuws, want de Passat zit bomvol technische hoogstandjes! Zo is het audio-, navigatie- en communicatiesysteem voorzien van online functies. Om een smartphone te integreren is voorzien in Apple CarPlay en Android Auto.

Het rijden wordt makkelijker gemaakt met dodehoek-detectie (die zo scherp is afgesteld dat deze in druk verkeer altijd waarschuwt), een rijbaan-assistent die actief meestuurt om de auto binnen de belijning op het wegdek te houden, radar gestuurde cruise-control die automatisch afstand houdt en natuurlijk een automatische remfunctie om kop-staart botsingen te voorkomen.



Om rijden met een aanhanger makkelijker te maken (ja, ook de GTE mag een aanhanger trekken!) heeft de anti-slip regeling een functie om ook een aanhanger stabiel te houden. Bovendien kan de parkeerhulp assisteren bij het achteruitrijden met een aanhanger.

Elektrisch

Kortom: de GTE is in alle opzichten een volwaardige Passat. Het verschil zit in de aandrijving. De Passat GTE is voorzien van een benzinemotor én een elektromotor. Afhankelijk van de lading van de batterij en de verkeerssituatie wordt één van beide of een combinatie van beide ingezet.



Wanneer de batterij vol is (na 4 uur laden aan een stopcontact of 2.5 uur laden aan een publiek laadpunt), gedraagt de Passat GTE zich als een elektrische auto. Zowel in de stad als op de snelweg zorgt een elektromotor voor de aandrijving. Dan zijn de prestaties prima en het comfort zelfs ongekend. Belangrijker is echter: de directe uitstoot is nul en de kosten per kilometer veel lager dan bij een benzine- of dieselauto. Tijdens de test kon 47 km worden afgelegd

op een volle batterij en dat komt vrijwel overeen met de belofte van Volkswagen (50 km).

Op het moment dat de batterij leeg is, komt een traditionele elektrische auto onherroepelijk tot stilstand. De Passat GTE schakelt dan over naar "hybride modus". Dan zorgt een benzinemotor (1.4 TSI) voor de aandrijving, maar zodra deze hard moet werken springt de elektromotor kortstondig bij om brandstof te besparen. Omdat de energie die verloren zou gaan bij uitrollen of remmen wordt omgezet in elektriciteit, is in de praktijk altijd voldoende stroom beschikbaar om de elektromotor te laten assisteren.



In Nederland is de belangrijkste reden om te kiezen voor de Passat GTE het belastingvoordeel. Dankzij de lage uitstoot van 37 gram CO₂ per kilometer hoeft over de GTE slechts 7% bijtelling te worden betaald. Daar hoort een verbruik bij van 1.6 liter per 100 km (1 op 63).



Of dat daadwerkelijk gerealiseerd kan worden, hangt voornamelijk af van het gebruik van de auto. Wanneer nooit langere ritten dan 50 km worden gemaakt, zijn de uitstoot en het verbruik nul. Hoe vaker de benzinemotor het overneemt, hoe hoger het verbruikt. De door VW genoemde cijfers zijn daarom het resultaat van een standaard meetcyclus en dienen vooral om het verbruik met andere auto's te kunnen vergelijken.

Pretnop

Een lage uitstoot is een reden voor wereldverbeteraars om voor de Passat GTE te kiezen. De lage bijtelling moet knopentellers over de streep trekken. Maar... om elektrisch rijden echt door te laten breken heeft Volkswagen een extra troef in handen: met een druk op de "GTE"-knop werken de beide motoren niet samen voor maximale efficiency, maar voor maximale prestaties!

In de standaard modus laat de Passat GTE zich comfortabel en ontspannen rijden. In de GTE-modus komt daar abrupt een einde aan! De reactie op het gaspedaal is veel alerter, het motorgeluid is imposant (uit een luidspreker, maar dat mag de pret niet drukken), de besturing is directer en het onderstel staat op scherp!



Nu werken beide motoren samen om 218 pk en een royaal koppel van 400 NM te leveren. Terwijl een traditionele benzinemotor slechts binnen een beperkt toereengebied zijn maximale vermogen afgeeft, is de GTE dankzij de assistentie van de elektromotor altijd gretig!

De prestaties zijn op papier misschien niet indrukwekkend (0-100 km/u in 7.4 seconden, topsnelheid 225 km/u), maar in de praktijk voelt de Passat GTE ronduit machtig! De auto die eerst zoveel rust gaf, daagt nu uit tot genadeloos hard rijden. Houd er wel rekening mee dat deze pret brandstof kost, de testrit in GTE-modus kostte 8 liter per 100 km.



Weggedrag

Vanwege de batterijen en de extra motor weegt de Passat GTE 1.647 kg (tegenover 1.287 voor de standaard 1.4 TSI), maar daarvan is in de praktijk niets merkbaar. Dat is mede te danken aan de slimme plaatsing, waardoor het extra gewicht zich laag en middenin de auto bevindt.

Met het extra gewicht van de batterijen en elektromotor voelt de GTE niet zwaar, maar juist nog stabiel en zelfs iets statig. Alleen wanneer de GTE wordt "gekieteld", wordt overduidelijk dat de wegligging subliem is.

En daarmee is de missie geslaagd, want de Passat GTE voldoet aan alle wensen. De Passat is een verstandige keuze dankzij het lage verbruik. Voor het gevoel is de GTE begerlijk om het sportieve karakter. Voor de buitenwereld maakt de auto tenslotte goede sier met het groene karakter.



Conclusie

Er is inmiddels een ruim aanbod aan elektrische auto's, hybrides en wat dies meer zij. Maar helaas worden die auto's voornamelijk gekocht als er financieel voordeel mee te behalen is, of als de koper een échte idealist is. Dit soort auto's wordt door velen niet gezien als de toekomst, maar als een noodzakelijk kwaad. Volkswagen wil met de Passat GTE een einde aan dat beeld maken. De Volkswagen Passat GTE is geen eco-auto omdat het moet, maar een pretauto omdat het mag.

Die belofte maakt de GTE niet alleen waar op papier, maar ook in de praktijk. De auto start altijd in de economische modus. Dan is de GTE stiller en comfortabeler dan een gewone Passat. Omdat de GTE kan terugvallen op een benzinemotor, is er geen beperking aan de maximale af te leggen afstand en daarmee is het belangrijkste bezwaar tegen elektrisch rijden weggenomen.

Wanneer de GTE-knop wordt ingedrukt, laat deze Passat zich van een heel andere kant zien. Dan hangt de auto aan het gas, klinkt een spannend geluid en staat het onderstel op scherp. Vanwege de enorme hoeveelheid techniek aan boord voelt de GTE niet zwaarlijvig, maar is het rijplezier zelfs toegenomen. ■



Specificaties

Volkswagen Passat GTE 1.4 TSI GTE

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	477 x 183 x 146 cm
Wielbasis	279 cm
Gewicht	1.735 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	586/1152 l
Bandenmaat	215/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	n.b.
Cilinders / kleppen	
Vermogen	218 pk @ 1 tpm
Koppel	400 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,4 sec.
Topsnelheid	225 km/u
Verbruik gemiddeld	1,6 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	38 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 48.060,-
Prijs instapmodel	€ 33.690,-