



## Volkswagen Passat CC

### Het juweel van Volkswagen

Autotest | Een Volkswagen Passat is degelijk, veilig en vooral verstandig. Een luxe coupé is in de regel het tegenovergestelde: zo'n auto wordt puur gekocht uit emotie en alle andere factoren zijn van ondergeschikt belang. Maar nu belooft Volkswagen beide te combineren: de Passat CC is een fraai gelijnde coupé die toch even praktisch en verstandig zou zijn als de alledaagse Passat. Is dat gelukt?

De naam "CC" zorgt voor de nodige verwarring. Deze afkorting is inmiddels algemeen geaccepteerd voor "Coupé Cabriolet". Maar dat is niet de betekenis van "Passat CC"; dit is een "Coupe Comfort". Alhoewel de eerste "C" ook nu voor "coupé" staat, is dit een bijzonder exemplaar. De Passat is een vierdeurs coupé die ruimte biedt aan vier personen.

Het lijnenspel is compleet anders dan dat van de gewone Passat. De CC is veel vloeiender getekend. De neus is lager en gestroomlijnder. De zijruiten hebben geen raamstijlen en het grote zonnedak zorgt voor veel licht in het interieur. De achterzijde is "vet", in de positieve zin van het woord.

### Coupé: de ruimte

De hele presentatie zorgt ervoor dat menigeen na het instappen in de Passat CC ogenblikkelijk het gevoel heeft in een bijzondere auto te zitten. Dit is een compliment aan de gewiekste ontwerpers van de CC of de vooruitstrevende makers van de sedan, want wie

de tijd neemt merkt dat beide interieurs als twee druppels water op elkaar lijken.



De lage daklijn (-5 cm) heeft nauwelijks invloed op de binnenruimte. Bovendien is het (optionele) zonnedak slechts een kantel- en geen schuifdak, zodat het niet ten koste van de hoofdruimte gaat. Achterin geen achterbank, maar twee losse stoelen waarop het

prima toeven is (beter zelfs dan in de Mercedes CLS, de enige concurrent van de Passat CC).

## Comfort of sportiviteit?

De tweede "C" in "Passat CC" staat voor "Comfort" en hierin zit het grootste verschil met de gewone Passat. Beide auto's delen slechts 55% van de onderdelen. Voor de CC is alles herzien en verfijnd.

Met een druk op de knop heeft de Passat CC een sportief of juist een comfortabel karakter. De Passat CC behoort bovendien tot het kleine clubje van auto's waarbij het effect van die knop daadwerkelijk merkbaar is. Ook in de "comfort"-stand blijft het onderstel stevig, maar op slecht wegdek zijn de scherpe randjes er vanaf en dat komt het comfort merkbaar ten goede.



In de "sport"-modus is het onderstel juist extra stevig en de besturing wordt directer en geeft meer feedback. De auto helt minder over in snelgenomen bochten of bij plotselinge rem-acties. Daardoor nodigt de CC uit tot de spreekwoordelijke "sportieve rijstijl". Bovendien liggen de grenzen zeer ver en is de Passat CC daadwerkelijk tot heel wat in staat. De Volkswagen Passat reed al prima, maar de CC biedt net dat beetje meer dynamiek dat het verschil maakt tussen "plezierig" en ronduit "feestelijk".

## Coupé: de dynamiek

Dat geldt ook voor de hier gereden basismotor: de 1.8 liter TSI. Een motorinhoud van 1798 cc lijkt te weinig voor een grote auto als deze, maar dankzij de turbo is de viercilinder toch goed voor 160 pk / 250 Nm. Ook

de lichte bouw en gunstige stroomlijn zorgen ervoor dat de prestaties prima zijn.

De 1.8 TSI is zeer gretig en lijkt zich keer-op-keer te willen bewijzen. De eerste twee versnellingen zijn opmerkelijk kort, waardoor de Passat CC bijna uitdaagt om bij ieder verkeerslicht weg te sprinten en de wereld te tonen dat deze coupé meer heeft te bieden dan alleen een mooi gezichtje.



In de zesde versnelling is de Passat CC juist zo comfortabel als de naam doet vermoeden. Dan is dit een nog stillere en rustigere kilometervreter dan de gewone Passat. Alhoewel de 1.8 TSI beter presteert dan de gemiddelde 1,8 liter motor, is het verbruik juist lager. Op de lange duur scheelt dat flink in de portemonnee. Tijdens deze rijtest (inclusief buitenlandse ritten) kwam het gemiddelde verbruik uit op 1 op 14,1 en dat is zeer gunstig voor een grote/snelle auto als deze.



## Comfort: de elektronica

Het beloofde comfort gaat verder dan alleen goede rijeigenschappen. De testauto zit bomvol innovatieve elektronica. Dat begint met de nieuwste versie van Volkswagens gecombineerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem. De klank van de "DynAudio"-luidsprekers is bijzonder goed, alhoewel het geluid al snel vervormt en snerpt bij hoog volume. Heel prettig is de kaartlezer: het audiosysteem speelt rechtstreeks MP3-bestanden af van een SD-geheugenkaartje.

Wie moeite heeft om deze bijna vijf meter lange sedan (waarvan neus en achterklep vanaf de bestuurdersstoel nauwelijks zijn te zien!) te parkeren, kan kiezen voor "Park Assist". Hiermee volstaat het om langzaam langs parkeervakken te rijden, terwijl de auto zelf zoekt naar een plaats die groot genoeg is. Zodra een geschikt parkeervak is gevonden verschijnt een symbool in het display en volstaat het om de achterruit te kiezen. Vervolgens neemt de computer het stuur over en parkeert de CC zichzelf. Dit werkt in de praktijk redelijk, alhoewel de computer soms angstig dicht langs andere auto's manoeuvreert. Ook houdt het systeem geen rekening met straten die te smal zijn om te manoeuvreren. Wees gewaarschuwd: dit is en blijft niet meer dan een hulpmiddel.

## Comfort: binnen de lijntjes kleuren

Nog geavanceerder is "Lane Assist". Een camera in de voorruit herkent de belijning op het wegdek. Zolang

geen richting aan wordt gegeven, blijft de auto zelf tussen de lijnen rijden. Wanneer de bestuurder even niet oplet (of bewust de verkeerde kant op stuurt), krijgt het stuurwiel een voorzichtig zetje in de juiste richting. Dit gevoel is vergelijkbaar met het rijden in diepe sporen of bij sterke zijwind. De bestuurder houdt echter altijd controle.

Volgens onderzoek van Volkswagen wordt 14% van alle ongelukken veroorzaakt door bestuurders die per ongeluk buiten de rijstrook terecht komen. "Lane Assist" kan die ongelukken voorkomen. Volgens Autozine is "Lane Assist" echter een systeem dat aanzet tot slordig rijden, want de verleiding was groter dan ooit om onderweg dingen te doen die niets met rijden te maken hebben omdat de auto toch wel stuurt.

In tegenstelling tot wat Volkswagen, beweert zijn deze voorzieningen niet uniek. Maar tot nu toe waren soortgelijk systemen alleen verkrijgbaar in drie keer zo dure limousines. Het is duidelijk: de Passat CC is letterlijk en figuurlijk het juweel van Volkswagen!





Passat CC een iets dynamischer weggedrag heeft dan de gewone Passat. Al vanaf het basismodel (1.8 TSI) zijn de prestaties prima en levert de CC het rijplezier dat bij een coupé hoort. Het verschil tussen de Passat sedan en Passat CC is als het verschil tussen zomaar een glimmer en een echte edelsteen. ■

## Conclusie

Heeft Volkswagen het klaargespeeld? Combineert de Passat CC alle praktische eigenschappen van de alledaagse Passat met de fraaie lijnen en het rijplezier van een coupé? Het antwoord op die vraag is een volmondig "ja".

De binnenruimte doet nauwelijks onder voor die van de Passat sedan, alhoewel achterin twee stoelen zijn te vinden in plaats van een achterbank. De afwerking van beide auto's is even smetteloos en degelijk. De techniek van de Passat CC is geavanceerder met handige hulpmiddelen die het leven aangener maken en/of de veiligheid verbeteren.

Het onderstel is een fractie scherper, waardoor de



## Specificaties

### Volkswagen Passat CC 1.8 TSI

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	480 x 186 x 142 cm
Wielbasis	271 cm
Gewicht	1.405 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	532 l
Bandenmaat	235/45R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	160 pk @ 5000 tpm
Koppel	250 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,5 sec.
Topsnelheid	223 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	165 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 38.690,-
Prijs instapmodel	€ 38.690,-