



Volkswagen Passat Leasefavoriet

De Volkswagen Passat is sinds de uitvinding van de leaseauto favoriet in de zakelijke markt. De vorige Passat stond nummer 1 in menig leaselijst en die koppositie nam de nieuwkomer vrijwel direct over. Daarom parkeerde Autozine de Passat tijdens de test alvast bij diverse kantoorgebouwen om te zien hoe deze staat op de bedrijfsparking. Blijft de Passat favoriet?

Op de parkeerplaats valt direct op wat de nieuwe Passat bijzonder maakt: de auto is enorm! De meeste parkeervakken zijn maar net lang genoeg voor deze nieuwkomer. Het succes van de vorige Passat was mede te danken aan de ruimte en deze lange jongen scoort hier logischerwijs nog beter. Zelfs een flinke kerel voelt zich met de stoel in de achterste en laagste stand als een klein jongetje in een grottemensenauto. Ook achterin is de Passat beduidend ruimer dan gemiddeld in dit segment, alhoewel het niet de allerruimste auto in z'n klasse is. De kofferruimte is van het type dat net geen wegwijzers nodig heeft om de uitgang weer te vinden. Dat belooft wat voor de stationcar versie die binnenkort verwacht wordt!



Op het punt van vormgeving volgt Volkswagen niet de succesformule van de vorige Passat. De nieuwkomer is niet langer strak op het steriele af, maar "warmer" en origineler. Samen met de Pheaton is dit de eerste Volkswagen die het nieuwe gezicht van het merk toont. Heel bijzonder is het dashboard dat iets los lijkt te staan van de voorruit. Vooral bij lichte interieurkleuren is dit erg fraai. De testauto is echter een basismodel en dan is alles somber en sober. Bovendien is de bekende degelijkheid van Volkswagen minder prominent aanwezig. Het voelt allemaal niet alsof deze auto tot het einde der tijden mee zal gaan. Sterker nog: een enkel rammeltje was de testauto op slecht wegdek niet vreemd.

Uitrusting

Ook de stoelen voelen wat minder "strak" dan gebruikelijk. Zeker voor een Duitse auto zijn de zetels opmerkelijk zacht en hebben niet de ideale vorm voor ieder postuur. Wel heel chique is dat zelfs de stoelen van deze eenvoudige uitvoering deels elektrisch verstelbaar zijn.

De rest van de uitrusting is riant, zeker voor Volkswagen-begrippen. Voorheen was voor het gevoel alles behalve het stuurwiel een optie, maar dat is nu wel anders. Zo zijn op de hier gereden "Comfort Line" een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem, lichtsensor, uitgebreide boordcomputer (die in de testauto alleen in vloeiend Duits tot de bestuurder komt) en een automatisch dimmende binnenspiegel standaard.



Ergonomie

Nog belangrijker is dat het geheel buitengewoon doordacht is. Dat vertaalt zich in details als een snelheidsmeter waarbij lage snelheden zeer precies zijn af te lezen en de schaalverdeling bij hoge snelheden steeds grover wordt. Minstens zo handig: één tikje tegen de richtingaanwijzing is voldoende voor drie keer knipperen. De cruise-control is niet alleen makkelijk te bedienen, maar is ook gecombineerd met een snelheidsbegrenzer. Deze laatste is vooral zinvol bij bijvoorbeeld wegwerkzaamheden waar het respecteren van de limiet extra belangrijk is.

De middenconsole biedt een zee aan bergruimte, inclusief bekerhouders die zo ingenieus zijn dat menig bestuurder er uren zoet mee zal zijn. Die ruimte is te danken aan de elektronische parkeerrem. Een dergelijke voorziening was tot nu toe alleen voorbehouden aan kostbare reislouvers. De

handrem is hiermee gereduceerd tot een drukknop naast het stuurwiel. Dat bespaart ruimte en maakt het hellingproefje gemakkelijker. Enige nadeel: buiten de auto klinkt het alsof er een espresso-apparaat onder de motorkap gorgelt om de parkeerrem te bedienen.

Minder revolutionair en minder handig is de alternatieve contactsleutel. Volkswagen heeft deze vervangen door een "blokje" dat geheel in het dashboard moet worden gestoken. Dit is echter geen keyless entry systeem en de "sleutel" bevindt zich nog steeds gevaarlijk dicht bij de knie van de bestuurder. Het doel van een alternatieve sleutel is meestal de veiligheid te bevorderen. Het systeem van Volkswagen is echter alleen leuk, maar niet handiger of veiliger dan een traditionele sleutel.



Diesel

De zakelijke rijder zal in de praktijk vooral voor een dieselmotor kiezen. Daarom is de testauto voorzien van de lichtste van de leverbare dieselmotoren. En dat is te merken. De krachtbron moet, vooral na een koude start, hard werken om met het verkeer mee te komen. Ook het geluid maakt duidelijk dat dit de minst geraffineerde diesel uit het programma is.

Op de snelweg zijn de prestaties juist prima. Dankzij goed gekozen versnellingsbakverhoudingen (deze lichtste diesel heeft geen 6 maar slechts 5 verzetten), is bij hoge snelheid veel kracht voor handen. Zonder terugschakelen is vlot in te halen en als het al hard gaat, kan er altijd nog een schepje bovenop. Desondanks blijft het verbruik aangenaam laag. Volkswagen geeft 1 op 17,5 op, maar met een kalme rijstijl is 1 op 20 heel realistisch.



Het lekkerste is echter voor het laatste bewaard: de wegligging. Niet alleen is de vooruitgang ten opzichte van de vorige Passat enorm, ook in vergelijking met de concurrentie scoort Volkswagen hier hoge ogen. De Passat is neutraal, rustig, niet te hard, niet te zacht en altijd prima aan te voelen. De grenzen liggen bovendien ver. In een bocht in de buurt van de redactie waarop alle auto's worden getest, haalde de Passat de hoogste snelheid in z'n segment. Dat bevestigt niet alleen de status van deze leasefavoriet, het geeft ook veel rijplezier en maakt de auto bovendien heel veilig.



Conclusie

De Volkswagen Passat was vanaf het eerste begin favoriet bij de zakelijke rijder. Maar de jaren begonnen te tellen en de Passat was hard aan een opvolger toe. Volkswagen belooft het wachten met een flinke vooruitgang. De Passat is niet langer "degelijk en duur" maar "doordacht en verstandig".

Duur is de auto niet meer, want de uitrusting is rijker dan ooit. Wel zullen de prestaties van de hier gereden lichtste dieselmotor niet voor iedereen voldoende zijn. Het vertrouwde blijft, alhoewel ruimte is gemaakt voor creatief design. Veel belangrijker zijn echter de doordachte ergonomische vindingen die het dagelijks leven met de Passat daadwerkelijk veraangenamen. Verstandig zijn het lage verbruik, het hoge veiligheidsniveau en de gegarandeerd hoge restwaarde van deze leasefavoriet. ■



Techniek

Volkswagen Passat 1.9 TDi Comfortline

Maten en gewichten

Lengte	477 cm
Breedte	182 cm
Hoogte	147 cm
Wielbasis	271 cm
Gewicht	1397 kg
Aanhanger	740 kg
Aanhanger geremd	1500 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	565 l



Motor en prestaties

Motorinhoud	1896 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	105 pk @ 4000 tpm
Koppel	250 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,1 sec.
Topsnelheid	188 km/u
Verbruik gemiddeld	5,6 l / 100 km
Verbruik stad	7,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	151 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 31.650,-
Prijs instapmodel	€ 25.950,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 41 per maand



Deze auto leasen?

Dat kan vanaf:

€ 493 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

?????