



Bjorn Blokzijl
7 januari 2016

Blijvertje

Het jaar 2015 was een bijzonder jaar voor Volkswagen. 'Dieselgate' is een dieptepunt in haar lange leven. Aan de Nederlandse verkoopcijfers is dat niet te merken; het merk prijkt bovenaan de lijst en één op de acht verkochte auto's is een Volkswagen. Grote verrassing in de verkoopljsten is de Passat. In 2014 stond hij nog op een 66e plek, maar in een jaar steeg hij naar een verdienstelijke 6e positie. De enorme stijging in verkopen komt vooral op het conto van de GTE. Met slechts 7% bijtelling - net als de Golf GTE - is het één van de weinige in zijn klasse die fiscaal zo aantrekkelijk waren. In 2016 verandert dit aanzienlijk. Van de aanschafprijs moet nu 15% bij het salaris worden geteld. Of de auto nu nog steeds interessant is, moet blijken.



Iets anders

We kennen de Passat als een auto die qua uiterlijk niemand tegen het zere been schopt. Geen van de generaties sinds 1973 was uitzonderlijk gelijnd en daarop is de huidige Passat geen uitzondering. Toen we voor het eerst met de nieuwe Passat onderweg waren, noemden we het design enigszins braaf en behoudend. In de basis is dit gebeven bij de GTE. Toch heeft Volkswagen door het toevoegen van details, de auto een meer aansprekend design gegeven. De blauwe accenten op de neus geven de auto een onderscheidende uitstraling ten opzichte van zijn broeders. Daarbij staan de bijzonder gevormde lichtmetalen wielen hem erg goed. Een maat van 18 inch is tegenwoordig niet enorm groot, zeker niet voor een auto van bijna 4,77 meter en 1,83 meter breed. Toch verlang je op basis van uiterlijk vertoon niet naar meer. Daarbij is het comfort gebaat bij een keuze voor deze maat wielen. Zoals gezegd zijn veel accenten blauw van kleur. Samen met de 'Tungsten Silver Metallic-lak' en de U-vormige dagrijverlichting, is het contrast prettig. Opvallend is het aantal geïnteresseerde blikken van omstanders als je voorbij rijdt. Het valt op dat je in iets anders rijdt dan gewoonlijk.



Premium voor minder

Ten opzichte van de eerder geteste Passat is er in het interieur weinig veranderd. Toch lijkt het geheel net wat luxer dan voorheen. Opties als het 'Active Info Display' - het digitale scherm met de tellers - en het 20,3 centimeter grote touchscreen maken de auto net wat meer 'premium' dan de standaarduitvoering. Daarbij ligt de afwerking van het interieur op een niveau dat dicht bij dat van een klasse hoger komt. Helaas is de rand waar je je rechter knie legt, gemaakt van een hard plastic. Net als alle andere uitvoeringen, is de Passat GTE een erg ruime auto. Voorin hebben zowel de bestuurder als de bijrijder ruim voldoende ruimte voor lijf en leden. Achterin zit je prettig, ook als degene vóór je meer dan 1,90 meter lang is. Geheel achterin is plek voor bijna 500 liter bagage. Onder de bagageruimte is normaliter plek voor wat klein grut, maar in dit geval is deze ruimte gebruikt voor de accu's en de laadkabels. Het openen van de achterklep gaat geheel automatisch. Dit kan zowel geactiveerd worden met de sleutel, het indrukken van het logo op de achterklep, als met de knop die verborgen zit in het linker portier. Het interieur maakt - door de fraaie uitvoering van de vele opties - de auto aantrekkelijk voor kopers van het hogere segment. Positionering van de auto is op



Volkswagen Passat Variant GTE 1.4 TSI PHEV

basis van zijn binnenruimte, luxe en bouwkwaliteit überhaupt moeilijk. Een Passat is een D-segmenter, maar hij komt dicht in de buurt van bijvoorbeeld een A6. Het woord 'premium' komt steeds in je op als je auto gaat beoordelen op zijn waarden.



Comfortabel cruisen

Stap je met de eerder genoemde Golf GTE in het achterhoofd in deze Passat, dan kom je van een koude kermis thuis. Is de Golf GTE een auto die meer neigt naar sportiviteit dan naar comfort, dan is de Passat vooral gericht op het zo comfortabel mogelijk rijden van A naar B. Als de automatische versnellingsbak - in dit geval een zestraps DSG - het voor het zeggen heeft, dan ga je zonder schokken door de verzetten. Daarbij is de afstemming tussen vering en demping soepel en perfect voor het nemen van verkeersdrempels met de maximale snelheid die er geldt. Onvolkomenheden in het wegdek worden door het onderstel voldoende doorgegeven. In het stuurwiel voel je niet al te veel. Toch is de besturing direct genoeg. Het gevoel in het stuur is niet als dat je verwacht als je uit een Golf GTE stapt, maar op lange stukken zoals op de snelweg, is het uiterst comfortabel. Zet je de auto in de 'GTE-modus', dan verandert vooral de



Volkswagen Passat Variant GTE 1.4 TSI PHEV

respons op het gaspedaal en het geluid dat de uitlaat teweeg brengt. Een flinke brom klinkt dan - hoewel het vrij artificieel klinkt - van onder de auto en hij sprint een stuk sneller weg. Vanuit stilstand heb je dan verrassend snel 'last' van wielspin. Schakel je niet met de automaat, maar doe je dat via de flippers achter het stuur, dan is de auto meer sportief dan je op het eerste oog zou denken. Schakelen gaat dan met een flinke 'kadoenk' en met een snelheid die je zelf nooit zal halen bij handmatig schakelen. Dit karakter past goed bij een auto als deze: het gros van de tijd wil je dat een Passat een auto is waarmee je comfortabel kunt cruisen, maar op wilde momenten biedt hij een acceleratie van 7,6 seconden naar de '100' en een top van 225 kilometer per uur.



Praktisch bereik

Waar het rij karakter behoorlijk verschilt met dat van de Golf GTE, is de techniek bijna één-op-één overgenomen. In het vooronder van beide auto's ligt een 1.395 cc grote viercilinder met turbo. In de Golf levert hij echter 6 pk minder dan in zijn grote broer. Het koppel van de brandstofmotor bleef gelijk, al komt dit 100 toeren per minuut later vrij. Mede door de sterkere 1.4 TSI en een verder ontwikkelde elektromotor, is het



Volkswagen Passat Variant GTE 1.4 TSI PHEV

gecombineerd vermogen nu 218 pk en is het totale koppel zelfs 400 Nm - waar het 204 pk en 350 Nm was. Ook de capaciteit van het accupakket is verhoogd. Volgens Volkswagen moet je 50 kilometer ver komen op een volledig opgeladen accu. In de praktijk is 40 kilometer haalbaar. Hoewel dat niet ver lijkt, is die afstand ruim voldoende om in stedelijk gebied geheel emissieloos voort te bewegen. Op de wegen daarbuiten kan de brandstofmotor worden ingeschakeld. Hierdoor bespaar je een hoop brandstof, omdat de relatief zware auto niet elke keer op snelheid gebracht hoeft te worden door een benzinemotor. Woon je daarbij binnen 30 kilometer van het werk, dan kun je dat halen als je ook op de snelweg elektrisch rijdt. Gemiddeld kwamen we op een verbruik van 6,8 liter per 100 kilometer. Dit lijkt niet bijster zuinig, maar het valt niet eens tegen. Een V60 Plug-in Hybrid is zuiniger te rijden dankzij zijn dieselmotor. Bedenk dat er een normale benzinemotor in de Passat ligt, die een vrij forse auto in beweging moet houden, dan is het verbruik best redelijk. Daarbij is het eenvoudig om zuiniger te rijden, door vaak te laden en meer elektrische kilometers te maken.



Blijvend interessant



Volkswagen Passat Variant GTE 1.4 TSI PHEV

In 2015 was de Volkswagen Passat ongekend succesvol door zijn lage bijtelling. Vanaf 1 januari dit jaar is de bijtelling opgelopen naar 15%. Hierdoor kost de auto voor de zakelijke rijder meer, maar ten opzichte van de concurrentie is het nog steeds relatief een koopje. De eerder genoemde Volvo V60 is wat krachtiger, maar biedt veel minder ruimte. Buiten deze auto om, is de spoeling dun qua 15-procenters in dit segment. Kijk je een klasse hoger - waar de Passat op basis van zijn sterke punten als interieurruimte, afwerking en luxe bijna in thuishoort - dan heeft hij helemaal het alleenrecht. Volkswagen heeft met de Passat GTE een sterke troef in handen om het succes van vorig jaar door te zetten. Zeker voor de zakelijke markt is dit de auto die niet op een short-list mag ontbreken.

Plus

- + Comfortabele aandrijflijn
- + Ruim interieur
- + Luxe voor een aantrekkelijke bijtelling

Min

- Alleen aantrekkelijk voor zakelijke berijders
- Buiten de stad is er een lage actieradius op de accu
- Vrij prijzig