



Wilbert Huls
13 februari 2014

Gezinsvriend

Volkswagen heeft er een goede gewoonte van gemaakt om de Golf Variant een jaartje later op de markt te brengen dan de hatchback. Alleen de Golf V kwam geen jaar later, maar zelfs vier jaar later. Sinds de Golf III bestaat de stationwagon en is het in ons land een populaire carrosserievariant gebleken. Daarom zal er door menigeen reikhalzend naar de nieuwe ruime Golf zijn uitgekeken. We hadden een hagelwitte Variant tot onze beschikking om te onderzoeken welke vorderingen de gezinsvriend weer heeft gemaakt.



Nederland stationland

In Nederland stationland zal de Variant weer een belangrijke pijler moeten worden onder de totale Golf-verkopen. In uiterlijke zin kent de Variant weinig verrassingen ten opzichte van de vijfdeurs. Sterker nog, de overeenkomsten zijn groter dan bij de vorige generaties, waar gezichtsbepalende achterlichten duidelijk verschillend van vorm waren. Nu zijn het slechts subtiel andere lijnen die hem buiten de toegenomen lengte onderscheiden. In technische zin is de Variant oneerbiedig gezegd niks anders dan een verlengde hatchback; de wielbases zijn namelijk gelijk en de ruim 30 centimeter extra wordt achter de achterwielen teruggevonden.

De testauto was uitgevoerd in Pure White, dat lekker contrasteert met de zwarte kunststof delen, al vallen de chromen strips van de Highline-uitvoering hierdoor wel wat weg. De grote zeventienduims velgen, type 'Madrid', voegen met hun zwarte accent nog wat stoerheid toe, zonder het schreeuwerige te hebben van compleet zwarte velgen.



Highline

Uiteraard zijn vooral in het interieur de geneugten van de meeste chique uitvoering te vinden. Zo springen direct de automatische airconditioning en het multifunctionele leren stuur in het oog. Ook de sportstoelen en het audiosysteem behoren tot het Highline-pakket, maar die zijn in de testauto nog eens geüpgraded naar nog luxere sportstoelen - zelfs met massagefunctie voor de bestuurder - en het multimediasysteem 'Discover Pro'.

Dat wil zeggen dat er een zeer groot touchscreen centraal in het dashboard staat dat gebruikt wordt om audio, navigatie, telefonie en de uitgebreide boordcomputer te gebruiken. Een mooie gimmick van het systeem is te vinden in de knopjes op het scherm. Standaard zijn de knopjes niet in beeld en heb je de voordelen van een cleane opmaak van het scherm. Zodra je hand het scherm op grofweg 20 centimeter nadert, verschijnen ze en kan je de functies gebruiken.



Premium

De materialen en afwerking van het interieur zijn van een bizar hoog niveau. Het voelt overal prettig en kwalitatief hoogwaardig aan en zit super in elkaar. Het onderscheid met wat men noemt 'premiummerken' is totaal vervaagd. Premium is altijd al een discutabele term geweest, maar met een auto als deze is niet meer te rechtvaardigen dat Volkswagen niet in dat rijtje thuishoort. Ook de ergonomie is top met de sportieve stoelen die veel comfort geven. Op de achterbank is de ruimte representatief voor de gemiddelde station in het marktsegment waarin de Golf opereert.

De bagageruimte behoort met 605 liter tot de royaalste in zijn klasse. In de standaardopstelling is het wel iets minder, maar dat komt doordat de vloer op gelijke hoogte ligt met de achterbumper. Door een eenvoudig schottensysteem te verwijderen kan de hele vloer een centimeter of tien zakken en komt de volwaardige bagageruimte beschikbaar. Alhoewel, met de bank plat kan er zelfs ruim anderhalve kuub vervoerd worden. Van achteruit de auto kan de bank zonder reiken neergelaten worden en ook in het afscheidingsnet blijkt dat Volkswagen praktische handigheidjes heeft ingebakken.



Dit net kan namelijk direct achter de voorstoelen aan de neergelegde achterbank bevestigd worden, zodat bij een onverhoopte crash met de achterbank plat geen spullen tegen de inzittenden aan kunnen vliegen.



Mooie combinatie

De testauto was voorzien van de 122 pk sterke 1.4 TSI. Qua vermogen een mooie combinatie, al is het qua bijtelling de meest ongunstige motorisering. Met zijn 118 gram CO₂-uitstoot per kilometer valt hij net buiten de 20%-categorie voor dit jaar. Terwijl zowel de lichtere uitvoeringen (1.2 TSI met 85 of 105 pk) als de sterkere motor (1.4 TSI met 140 pk) net wel binnen die grens vallen. Dat laatste lijkt vreemd, maar die motor profiteert van een lager verbruik door cilinderuitschakeling. Dat lijkt zuur voor deze uitvoering, maar daarin is hij niet de enige. Ook de Bluemotion-uitvoering pist al dieselend net buiten de 14%-pot. Maar goed, bijtellingsregels in Nederland is geneuzel op het grammetje, dat is bekend. In de praktijk blijken de opgegeven waarden voor deze versie wel redelijk, want we kwamen uit op 5,9 liter per 100 kilometer, waar hij in de brochure voor 5,0 ingeboekt staat. Een soepel werkend start-stopsysteem en de



Volkswagen Golf Variant 1.4 TSI 122pk DSG High

heerlijke DSG-automaat leverden hier een positieve bijdrage aan. Het enige wat op dat gebied iets minder is, is de diepe brom die de auto maakt als de automaat het toerental (heel) laag houdt. Dan hebben we het niet over lawaai of trillingen, maar over een onaangename toonhoogte.

'Dynamic Drive Control' was één van de aangevinkte opties op deze Variant en ondanks dat 963 euro een flinke bom duiten is, is het een echte aanrader wat ons betreft. Met dit systeem kunnen demping, stuurgevoeligheid en gaspedaal naar wens op comfort, normal, sport of eco worden ingesteld. Dit kan met één instelling over al die onderdelen, maar ook met een individuele instelling per onderdeel. Met name dat laatste spreekt ons erg aan, omdat je de motor op een zuinige manier zijn werk kan laten doen, terwijl je wel een wat directere reactie op de stuurbewegingen kan krijgen. De verschillen zitten in de finesses, maar zijn wel goed merkbaar.



Eentonig goed

Waar de Golf wel eens gekwalificeerd wordt als een saaie auto, zal dat tegenwoordig



Volkswagen Golf Variant 1.4 TSI 122pk DSG High

vooral moeten zijn omdat de auto van eentonig hoog niveau is. Hij zit zo verschrikkelijk goed in elkaar, dat hij zich prima kan meten met auto's die ondanks dezelfde grootte in een duurder segment opereren. Wel moet gezegd dat de prijs daarmee langzamerhand ook opschuift en iets minder 'volks' is geworden. Zoals hij 'hier' staat, moet hij al 36.500 euro opbrengen, terwijl er nog geen sprake is van een overdreven sterke motor. Natuurlijk heeft een en ander te maken met de aangevinkte opties, maar als we een advies mogen geven, zet dan in ieder geval de vinkjes bij de superieure DSG versnellingsbak en de Dynamic Drive Control en bespaar op de rest.

Plus

- + Kwaliteitsbeleving
- + Formidabele automaat
- + Dynamic Drive Control

Min

- Diepe brom lage toeren
- Ongunstige bijtelling
- Prijzig