



Opgewaardeerd

De snelle opkomst van de SUV's en cross-overs maakt dat de traditionele hatchback en stationwagon aan terrein hebben verloren. Toch is er kennelijk nog steeds markt voor, want Volkswagen levert de Golf nu ook weer als Variant. De Golf 8 Variant vist meer dan ooit tevoren in de vijver van de Passat.

In het C-segment heeft de Golf Variant het rijk niet bepaald alleen. De Volkswagen Groep heeft bijvoorbeeld nog de Seat Leon ST en de Skoda Octavia in de aanbieding, maar daarnaast heeft Toyota de Corolla TS, Hyundai en Kia respectievelijk de i30 Wagon en Ceed SW en doet Ford al sinds jaar en dag mee met de Focus Wagon. Dat betekent dat het een tamelijk druk bevochten markt is, nog los van de toenemende belangstelling voor de eerder genoemde SUV's en cross-overs. We gaan op pad met de nieuwe Golf Variant om te kijken hoe hij zich verhoudt tot de concurrentie.



Trainingspak

Op de vorige Golf Variant was het R Line-pakket al leverbaar, maar voor de Golf 8 gaat Volkswagen nog een stapje verder. Van voren gezien had het ook om een Golf GTI of R kunnen gaan! Met name de grote luchtinlaat in de voorbumper - waarvan alleen het middelste gedeelte open is - draagt aan die indruk bij. Verder heeft de Golf aan de zijkant zwart gelakte sideskirts onder de dorpel en onder de achterbumper zit een diffuser met aan weerszijden verchromde inzetstukken die voor 'uitlaten' moeten doorgaan. Ondanks die neppigheid ziet de stationwagon er wel lekker vlot uit met het R Line-pakket. De 18-inch wielen op onze testauto en de spetterende kleur 'Kings Red Metallic', die vooral in de zon goed tot zijn recht komt, dragen daar nog eens extra aan bij.

Ten opzichte van de vorige Golf Variant staat de achterraut iets schuiner, waardoor de proporties net wat beter lijken te kloppen. Hij groeide met 7,1 centimeter in de lengte tot ruim 4,6 meter. Ten opzichte van de Golf 8 hatchback is de Variant maar liefst 34,9 centimeter langer. Die extra lengte zit niet alleen maar achter de achteras, want de

wielbasis nam ook met 3,3 centimeter toe.



Besprenkeld met zonlicht

Waar ga je die extra lengte merken? Juist, in het interieur. De achterpassagiers hebben meer ruimte dan in de hatchback en de bagageruimte bedraagt niet 381, maar 611 liter. Dat is niet eens zo heel veel minder dan de 650 liter die je achterin een Passat kwijt kunt, hoewel die met zijn langere wielbasis dan weer meer ruimte biedt aan zijn achterpassagiers. Uw testredacteur kon met zijn 1,86 meter comfortabel achter zichzelf zitten. Binnen zijn segment moet de Golf Variant het qua bagageruimte afleggen tegen de Octavia Kombi (640 liter), Kia Ceed SW (625 liter) en opvallend genoeg ook tegen het sportievere broertje Leon ST (620 liter). De Volkswagen laat dan wel de Corolla TS (598 liter), Focus Wagon (608 liter) en i30 Wagon (602 liter) achter zich. In de praktijk zijn deze verschillen verwaarloosbaar, maar de Golf is dus zeker niet de ruimste in zijn klasse.

Het interieur van de Golf 8 Variant is natuurlijk grotendeels identiek aan dat van de



hatchback. Het panoramadak heeft een groter oppervlak, waardoor zonlicht het interieur rijkelijk kan besprenkelen. Met het R Line-pakket komen ook sportstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen en R-logo's in de rugleuningen. De bekleding in een combinatie van stof en velours oogt hoogwaardig, waarbij het zachte materiaal tevens terug te vinden is in de deurpanelen. De stoelen zitten goed en bieden voldoende zijdelingse steun. Wel moet opgemerkt worden dat de elektrisch verstelbare ergocomfort stoelen van Volkswagen, die onder meer beschikken over een kantelbare en uitschuifbare zitting, beter zitten.Â

Het infotainmentsysteem lijkt iets sneller te werken dan in de hatchback, maar tijdens de testperiode haperde Apple CarPlay af en toe en bij het starten van de auto heeft het systeem nog steeds even tijd nodig om 'wakker te worden', iets wat in deze tijd niet meer zou moeten. De kritiek op het bedieningsgemak blijft eveneens staan: het gebrek aan fysieke knoppen maakt namelijk dat je voor sommige dingen, zoals het activeren van de stoelverwarming, een menu in moet. Intuïtief is anders, hoewel de interface er gelikt uitziet. Het audiosysteem van Harman Kardon met subwoofer in de kofferbak is een welkome toevoeging voor de muzikliefhebber.



Sportieve neutraliteit

De Golf Variant heeft een iets langere wielbasis en weegt 63 kilo meer dan de hatchback. Zulke marginale verschillen merk je doorgaans niet in de rij-eigenschappen, wat dan ook betekent dat de Variant niet wezenlijk anders rijdt dan de hatchback. De toevoeging van het R Line sportonderstel maakt de Golf iets stugger, maar oncomfortabel wordt het nooit. Met Dynamic Chassis Control is de demping naar wens in te stellen, maar je moet niet verwachten dat de auto opeens heel comfortabel of juist heel sportief wordt bij het veranderen van de rijmodus. Hetzelfde geldt voor de gasrespons en de besturing. Onze ideale stand, in Individual te configureren, was de aandrijflijn op sport, de besturing op comfortabel en de demping ergens in het midden. Dan doe je recht aan het neutrale karakter van de Golf, maar kom je wel lekker vooruit.

'Lekker vooruit' is overigens in mindere mate van toepassing op de aandrijflijn. De 1.5



Volkswagen Golf Variant 1.5 eTSI R-Line Business

eTSI is namelijk teruggetuned van 150 naar 130 pk, wat een extra 'motorvariant' op de prijslijst oplevert. Het koppel is met 200 Nm zelfs 50 Nm minder dan bij de 150 pk sterke variant. Aangezien de krachtbron verder hetzelfde is, merk je aan alles dat er meer in zit. Als je gas geeft voelt de auto duidelijk geknepen. Nog steeds is de Golf vlot genoeg om goed mee te kunnen komen, maar je voelt tegelijkertijd ook dat er meer in zit. Het prijsverschil tussen de 130 en 150 pk sterke 1.5 eTSI bedraagt overigens slechts 900 euro. Naar onze mening is dat bedrag nuttig besteed.

Wat in positieve zin blijft verbazen bij de 1.5 eTSI is het verbruik. Over de gehele testperiode scoorde de Golf Variant 6,0 liter op 100 km. Op lange, rustige ritten is een verbruik van 1 op 20 niet ondenkbaar. Het mild hybride systeem zorgt ervoor dat het aan- en afslaan van de motor bij stoplichten naadloos overloopt en dat de auto af en toe met de motor uit kan 'coasten' wanneer je het gas loslaat. Alle kleine beetjes helpen.



Aan de dure kant

Op de prijslijst van de Golf Variant staan momenteel twee benzinemotoren: een 1.0 en 1.5 TSI. Beide motoren zijn met Ã©n zonder mild hybride toevoeging, herkenbaar aan de 'e' voor TSI, te krijgen. De vermogens lopen uiteen van 110 tot 150 pk. Dieselaars kunnen kiezen uit twee varianten van de 2.0 TDI: met 115 of 150 pk. De goedkoopste Golf Variant kost rijklaar 28.690 euro. Dan zijn zaken als led-koplampen, een digitaal instrumentarium en veiligheidssystemen als Front Assist standaard inbegrepen. Naast de versies Life, Life Business, Style, R-Line en R-Line Business staan er nog genoeg losse opties op de prijslijst om je Golf naar hartelust aan te kleden.

De vanafprijs van onze testauto, de 130 pk sterke 1.5 eTSI als R-Line Business, bedraagt 40.690 euro. Voor dat bedrag krijg je al een behoorlijk rijke uitrusting mee: natuurlijk het R-Line pakket met alle bijbehorende snuisterijen, maar ook de instelbare demping, 'Travel Assist' met adaptive cruise control, het navigatiesysteem 'Discover Pro', stoel- en stuurverwarming, Keyless Access en een elektrische achterklep behoren onder meer tot de standaarduitrusting van de R-Line Business. De prijs van de testauto bedraagt uiteindelijk 44.351 euro door de toevoeging van zaken als het panoramadak (1.120 euro), de rode lak (939 euro) en het Harman Kardon-audiosysteem (624 euro).

Voor het Volkswagen-logo moet je dus wel de knip trekken. De Seat Leon ST en de Skoda Octavia zijn bijvoorbeeld een stuk goedkoper en beschikken over dezelfde techniek.Â



Niet boven het maaiveld

Met de Golf Variant zet Volkswagen wederom een sterk pakket neer. De stationwagen is een stuk ruimer en bruikbaarner dan de hatchback, zonder in te leveren op de positieve eigenschappen van die laatste. Het betekent echter ook dat de negatieve eigenschappen van de Golf 8, zoals het omslachtige en soms trage infotainmentsysteem, ook in de Variant terug te vinden zijn. Bij de test van de hatchback concludeerden we al dat de voorsprong van de Golf op de concurrentie in feite niet meer aanwezig is.

Die conclusie is ook nu van toepassing. Met een Golf weet je precies wat je krijgt en de Golf Variant is een fijne auto om tijd in door te brengen, maar over het algemeen biedt de concurrentie meer waar voor zijn geld. Gecombineerd met het feit dat SUV's en cross-overs in toenemende mate marktaandeel wegsnoepen kan de Golf Variant het dus nog best eens lastig gaan krijgen.



Plus

- + Gebalanceerd rijgedrag
- + Ruimte-aanbod
- + Fijne aandrijflijn...

Min

- ...die helaas geknepen is
- Aan de dure kant
- Bediening infotainment