

## In de pas

Een kleine vier jaar geleden kwam Volkswagen met een nieuwe variatie op zijn succesvolle Golf. De hoge uitvoering van het succesnummer werd Golf Plus gedoopt. Met de gewone Golf en de ruime Touran dicht naast zich in het Wolfsburgse modellengamma, wist hij evengoed toch ruim 15.000 Hollandse kopers voor zich te winnen. Met name mensen die een wat hogere auto willen gaan rijden, maar een Touran te groot vinden, worden door de Golf Plus prima bediend. Nu de Golf VI al weer enige tijd op de markt is, is de tijd rijp om de Golf Plus qua uiterlijk weer in de pas te laten lopen.



## Vertrouwd

Eigenlijk had het woordje 'weer' in de vorige zin niet gebruikt hoeven worden, want ondanks de naam had de vorige Golf Plus qua exterieur niet zoveel van doen met de Golf V. De vernieuwde Plus daarentegen is wat het ontwerp van het front betreft juist meer richting de lagere hatchback geschoven. De luchtinlaten, mistlampen en grille hebben in de basis dezelfde vorm gekregen. Enkel de koplampen wijken in sterkere mate af, waar ze bij de Plus wat scherper gelijnd zijn en meer horizontaal lopen. Toch is het verschil natuurlijk altijd nog veel minder groot dan bij de Vijf met zijn grote koplampen.



Verder is het toch vooral een vertrouwd weerzien met de Golf Plus zoals we die kenden. Het lijnenspel aan de zij- en achterkant is niet veranderd. Ook de kenmerkende rode achterlichtunits met witte ringen zijn gebleven. Toch is er nog een subtiele, maar bepalende wijziging doorgevoerd. De onderkant van de achterbumper is eindelijk niet meer volledig in zwart kunststof uitgevoerd. Een subtiele rand heeft de grote, detonerende plakkaat uit het ontwerp verdreven.

## Up-to-date

Ook het binnenste van de Golf Plus is niet schrikbarend veranderd, maar wel weer even up-to-date gebracht.

Achter het multifunctionele stuur dat we uit de Golf VI kennen herkennen we grotendeels het oude Golf Plus-dashboard. Een belangrijk verschil zit hem bij de testauto in het nieuwe RNS 310 multimediasysteem. Een mooi gestileerd systeem dat zowel via het aanraakscherm als middels een draaiknop bediend kan worden. Een nadeel van het aanraken is dat je niet ziet waar de soms onduidelijke pictogrammen



voor dienen. Ook vergt het vinden van gewenste functies in de menu's van bijvoorbeeld het audiosysteem gewenning. Wanneer de instellingen eenmaal goed staan is het een prettig systeem. Met name het navigatiegedeelte oogt prettig qua indeling en blauwe kleurstelling.

Het materiaalgebruik is haast luxueus te noemen. Dashboardknuffelaars kunnen hun hart ophalen bij de zachte materialen. De afwerking is grotendeels goed voor elkaar, maar des te opvallender zijn de asymmetrische naden onder het instrumentarium. Gezien de rest van het dashboard hopen we dat dit exemplarisch is. Het vervelende is wel dat je blik er vaak opvalt vanwege de locatie. Verder is het dashboard vooral functioneel van vorm. Alles bevindt zich op de vertrouwde VW-posities en de bediening spreekt voor zich.

## Ruimte te over

Een belangrijk argument vóór de aankoop van een Golf Plus zal de zitpositie zijn. De stoel kan haast absurd hoog worden ingesteld. Zo hoog, dat wij het absoluut niet prettig meer vinden, maar de mogelijkheden zijn er in ieder geval. Des te opvallender is het te noemen dat je zelfs dan nog geen tekort aan hoofdruimte hebt. Sowieso zijn de zetels zeer gerieflijk. Ze bieden een comfortabele ondersteuning en zijn op verschillende manieren handmatig instelbaar. Zelfs de lendensteunen kunnen middels een draaiknop aangepast worden.



Je zou haast automatisch zeggen dat de ruimte op de achterbank uiteraard royaal is in een auto als deze, maar de praktijk moet het natuurlijk altijd nog maar uitwijzen. Gelukkig laat de ruime Golf ons wat dat betreft niet in de steek. Ruimte te over. Helaas merk je in de breedte wel dat deze auto in de basis nog steeds een Golf is, want een derde autostoeltje gaat net niet lukken. Daarvoor zal dan toch de overstap naar de Touran gemaakt moeten worden.

De kofferbakruimte is met een kleine 400 liter praktisch, maar geen uitblinker in zijn klasse. Uiteraard is dit nog weer fors uit te breiden met de bank plat. Handig is de extra bodemplaat, waarmee een vlakke laadvloer gerealiseerd kan worden. Wanneer enkele liters meer gewenst zijn, is deze eenvoudig op te klappen. Helaas is het wel een los liggende plaat, die door zijn speling op de zijkanten vervelend bonkt wanneer je wat steviger een bocht instuurt. Pas na enig zoeken naar onbekende losliggende voorwerpen achterin, kwam de aap uit mouw en bleek de dubbele bodem verantwoordelijk voor het gebonk.

## Gemakkelijk

Nu zal de gemiddelde Plus-rijder niet zo'n wilde bestuurder zijn, maar het is een prettige gedachte om te weten dat het gebonk van de extra kofferbakbodem het enige is waar je je zorgen om moet maken bij een scherpe sturbeweging. De auto voelt namelijk heel vertrouwd aan en is eenvoudig te corrigeren. In een direct vergelijking met de lagere hatchback merk je wel verschil, maar voor een hoger model presteert de Plus behoorlijk goed. De hele handling van de auto lijkt erop gebaseerd te zijn om het de gebruiker zo gemakkelijk mogelijk te maken.

De bediening is dan ook allemaal erg licht, maar gelukkig nog niet gezapig.



De geteste uitvoering is voorzien van een 2.0 TDI-motor die 110 pk kan leveren. Een vreemde motorisering, want ongeveer gelijktijdig met de komst van de facelift werd duidelijk dat de motor vervangen zou worden door een gloednieuwe 1.6 TDI die 105 pk levert, maar net wat zuiniger is. Helaas liep de introductie van de nieuwe Plus net niet synchroon met de komst van de nieuwe motor. Het is te hopen dat de nieuwe motor wat stiller is, want ondanks dat dit al wel een commonrail diesel betreft, is hij met name in het lage toerengebied duidelijk hoorbaar. Het is goed mogelijk dat dit met name met het isolatieniveau te maken heeft, daar het geluidsniveau bij dezelfde motor in de Passat Variant juist opvallend lager was.

Qua vermogen voldoet de motor overigens goed. Een prima krachtbron om je soepel te kunnen verplaatsen, zowel in het stadsverkeer als op de lange stukken. Zuinigheid is geen enkel probleem met een verbruik van net boven de vijf liter per 100 km. Wel moet je vanwege het geluid gevoelsmatig even een drempeltje over om de auto weinig toeren te laten maken. Het brommerige geluid geeft je de neiging om terug te schakelen, maar om het vermogen hoeft je het zeker niet te doen. En voor de zuinigheid op stukken met constante snelheid natuurlijk al helemaal niet.

## Nieuwe bekende

Een Golf Plus kan voor minder dan 20.000 euro de showroom uitgereden worden, maar dat dat ook wel wat meer kan worden bewijst de testauto. Deze auto moet een dikke 33 duizend euro opbrengen. En dat is dan weer niet mis voor een grote Golf, ook al heeft ie een mooi Amaryllisrood lakje en een setje blitse velgen. Voor dat bedrag komt de optie van een echte MPV in dit segment toch al duidelijk om de hoek kijken. Gelukkig ligt de keuze wat opties betreft bij de koper, want met wat minder eisen en een benzinemotor blijkt al dat de prijs bijna gehalveerd kan worden.



Eigenlijk is de nieuwe Golf Plus een oude bekende. Op details is de auto vernieuwd en is hij weer helemaal bij de tijd. Het nieuwe front staat de Volkswagen goed en maakt de auto optisch wat minder hoog. Optisch, want uiteindelijk hebben we met dezelfde binnen- en buitenmaten van doen. In die binnenmaten zit natuurlijk het unique selling point van deze Golf. Ruimte te over. Voorin, op de achterbank, in de kofferbak. Daarbij is het algehele comfortniveau hoog. En met die twee pluspunten alleen al heeft de vernieuwde Golf Plus al weer flink potentieel.

## Plus

- + Comfortabele stoelen
- + Ruimte voor- en achterin
- + Vertrouwd rijgedrag

## Min

- Multimediamenu's vergen gewenning
- Schuivende kofferbakbodem
- Brommerig motorgeluid